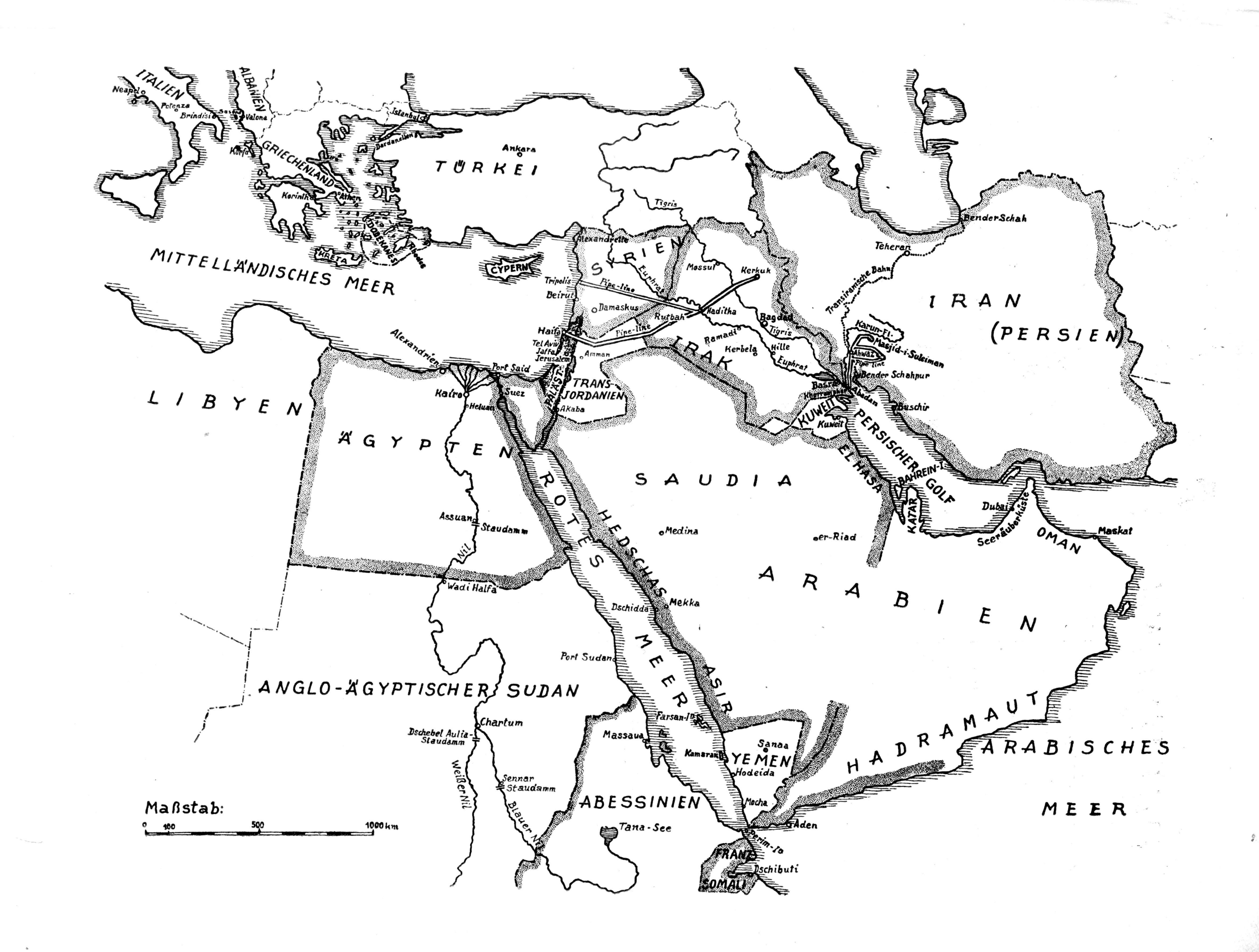
Leopold v. Mildenstein

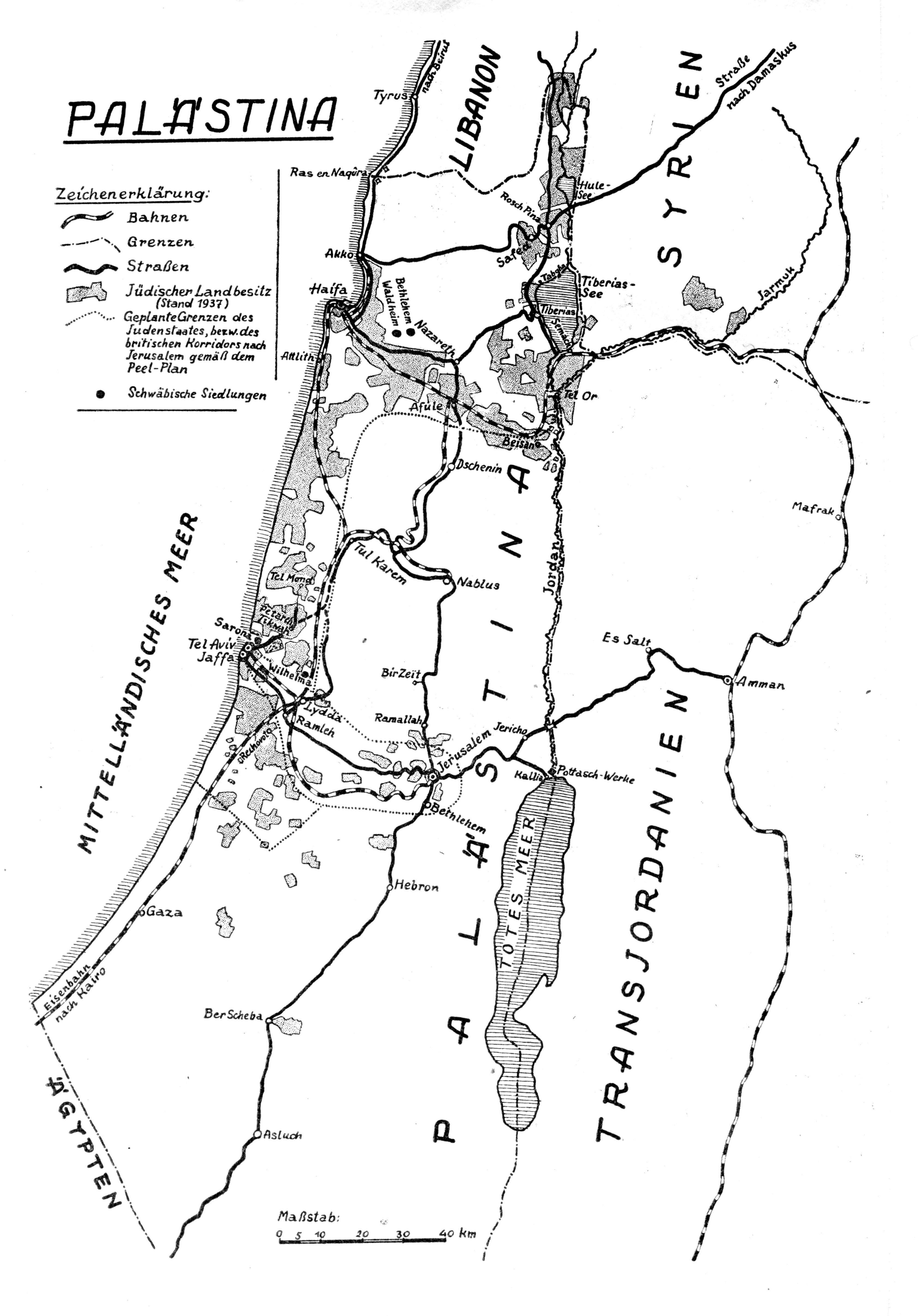
Rings um das brennende Land am Jordan



Verlagsanstalt Otto Stollberg, Berlin W 9



ITALIEN
ALBANIEN
Neapel
Potenza
Brindisi
Valona
Korfu
GRIECHENLAND
Korinth
Athen
Istanbul
Dardanellen
Ankara
TÜRKEI
KRETA
DODEKANES
Rhodos
CYPERN
MITTELLÄNDISCHES MEER
Alexandrette
SYRIEN
Tigris
Mossul
Kerkuk
Tripolis
Pipe-line
Euphrat
Beirut
Damaskus
Haditha
Rutbah
Pipe-line
Haifa
Tel Aviv
Jaffa
Jerusalem
Amman
Ramadi
Bagdad
Tigris
Kerbela
Hille
Euphrat
IRAK
Teheran
Bender Schah
Transiranische Bahn
IRAN
(PERSIEN)
Karun-Fl.
Masjid-i-Suleiman
Ahwaz
Pipe-line
Bender Schahpur
Basra
Abadan
Buschir
KUWEIT
Kuweit
PERSISCHER GOLF
EL HASA
BAHREIN-I.
KATAR
Dubai
Seeräuberküste
OMAN
Maskat
Alexandrien
Port Said
Kairo
Suez
Heluan
PALÄST.
TRANS-JORDANIEN
Akaba
LIBYEN
ÄGYPTEN
SAUDIA
ARABIEN
Medina
er-Riad
Assuan
Staudamm
Nil
Wadi Halfa
ROTES MEER
HEDSCHAS
Dschidda
Mekka
Port Sudan
ASIR
ANGLO-ÄGYPTISCHER SUDAN
Chartum
Dschebel Aulia-Staudamm
Farsan-I.
Massaua
Kamaran-I.
Sanaa
YEMEN
Hodeida
HADRAMAUT
ARABISCHES MEER
Weißer Nil
Sennar Staudamm
Blauer Nil
ABESSINIEN
Tana-See
Mocha
Perim-I.
Aden
FRANZ.
SOMALI
Dschibuti
Maßstab:
0
100
500
1000 km



PALÄSTINA
Zeichenerklärung:
Bahnen
Grenzen
Straßen
Jüdischer Landbesitz (Stand 1937)
Geplante Grenzen des Judenstaates, bezw. des britischen Korridors nach Jerusalem gemäß dem Peel-Plan
Schwäbische Siedlungen
LIBANON
SYRIEN
PALÄSTINA
TRANSJORDANIEN
ÄGYPTEN
MITTELLÄNDISCHES MEER
TOTES MEER
Straße nach Damaskus
Tyrus
nach Beirut
Ras en Naqûra
Hule-See
Rosch Pina
Safed
Akko
Haifa
Bethlehem
Waldheim
Nazareth
Tabgha
Tiberias-See
Tiberias
Jarmuk
Atlith
Afule
Tel Or
Beisan
Dschenin
Mafrak
Tul Karem
Nablus
Jordan
Tel Mond
Petach Tikwah
Sarona
Tel Aviv
Jaffa
Wilhelma
Bir Zeit
Es Salt
Amman
Lydda
Ramleh
Ramallah
Jericho
Rechovoth
Jerusalem
Kallia
Pottasch-Werke
Bethlehem
Hebron
Gaza
Eisenbahn nach Kairo
Ber Scheba
Asluch
Maßstab:
0 5 10 20 30 40 km

Rings um das brennende Land am Jordan

Leopold v. Mildenstein

Rings um das brennende Land am Jordan

Eine Fahrt bis zu den Quellen des flüssigen Goldes



Verlagsanstalt Otto Stollberg, Berlin W 9

Printed in Germany

Druck: H. Wigankow, Berlin N 65

Meiner Kameradin
zugeeignet

VORWORT

Dieses Buch gestaltet aus eigenem Erlebnis die grundlegenden Wandlungen im Herzen der Schicksalsgebiete des Islam. Wohl hatte der Weltkrieg in den Ländern Vorderasiens die türkische Fahne heruntergeholt. Aber der Zusammenbruch des osmanischen Großreiches bedeutete nicht, wie England und Frankreich gehofft hatten, den Sieg der Westmächte. Über die Trümmer des osmanischen Reiches hinweg wollten sie den Weg freimachen zu den Quellen des flüssigen Goldes und den Schätzen Indiens. Machtlose Staatengebilde sollten die Herrschaft des Westens sichern und den Weg freihalten nach dem Osten.

Die Rechnung stimmte nicht. Wo man eine leere Form zerschlagen wollte, hat man jungen Kräften die Freiheit gegeben, und was heute in den Ländern des Islam vor sich geht, ist die nationale und religiöse Wiedergeburt des Orients. Nach jahrhundertelangem Schlaf schickt sich das Morgenland wieder an, am Weltgeschehen aktiv teilzunehmen. Mögen die Wege auch verschieden sein, die man in Kairo, in Ankara, in Bagdad, Teheran oder Mekka eingeschlagen hat, am Ende führen doch alle zusammen.

Die Wunderwelt von Bagdad und von Basra ist für immer dahingegangen. An ihre Stelle tritt die neue Welt Vorderasiens mit Hafenanlagen, Kanälen, Luftschiffhäfen, Flugverbindungen, Ölquellen und Ölleitungen. Stärkster Ausdruck dieses Ringens aber ist das brennende Land am Jordan.

ERSTER TEIL

Ausfahrt nach Osten

Wir stehen am Kai von Brindisi und warten auf unsern Dampfer. Gestern gab es noch eine tolle Fahrt quer durch den südlichen Appennin von Neapel bis hierher. Die Straßen waren vielfach noch im Bau und die kahlen braunen Hänge warfen die frühherbstlichen Strahlen der Sonne in voller Glut zurück. Dazu verfolgte uns viele Stunden lang ein Berggewitter. Einmal, kurz vor Potenza, ging es über uns weg mit einem unerbittlichen Wasserguß. Aber wenige Minuten später schossen wieder die Glutwellen der süditalienischen Sonne auf uns herunter. Trotzdem waren wir damit dem Berggewitter noch keineswegs entronnen. Bis zum späten Abend verfolgte es uns, quer durch den ganzen Appennin. Einmal stand es drohend rechts, dann wieder links von uns in den Bergen, aber unsern Weg kreuzte es zum Glück nicht mehr. Hier inmitten der öden Bergwelt, wo kaum ein Strauch, geschweige eine menschliche Ansiedlung Schutz geboten hätte, wäre die Begegnung unangenehmer geworden als in den Vorgärten von Potenza.

Schließlich erreichten wir heil und pünktlich am späten Abend Brindisi. Die Schwierigkeiten waren allerdings damit nicht vorüber, denn es fand sich kein Hotel, das freie Zimmer gehabt hätte. Dabei gab es gar keinen besonderen Anlaß für diese Überfüllung. Aber Brindisi ist ein aufstrebender Kriegshafen, und die wenigen Hotels dienen den zahlreichen Offizieren als Notwohnungen. Schließlich hatte man sich im Hotel „International", unten am Hafen, erbarmt und uns im Lesezimmer und im Billardsaal auf provisorischen Lagern untergebracht. Da zu diesen Notlagern Moskitonetze nicht zu bekommen waren, konnten sich die in Brindisi besonders gut geratenen Exemplare der kleinen Blutsauger ungestört auf uns stürzen. Am nächsten Morgen sahen wir denn auch aus, als hätten wir mit einem

Bienenschwarm Streit gehabt. Meine Frau konnte gar nur noch aus einem Auge die Schönheiten Brindisis betrachten. Aber eigentlich genügte das auch, soweit es die Schönheiten betraf. Den überwältigenden Einfluß der Moskitos merkten wir gleich noch einmal beim Frühstück. Der Kaffee war gut und stark, aber er hatte einen karbolartigen Beigeschmack, dessen Herkunft wir uns anfangs nicht erklären konnten. Ein auf unsern Protest neu zubereiteter Kaffee hatte denselben Geschmack. Endlich merkten wir, daß es gar nicht am Kaffee, sondern an den Tassen lag. Sie waren beim „ausflitten" des Geschirrschranks mit dem sonst sehr nützlichen Flit in allzu enge Berührung gekommen.

Die „Tevere", unser Dampfer, der uns nach Osten bringen sollte, war für den frühen Nachmittag angesagt. So konnten wir, ehe wir die letzten Ausreiseformalitäten erledigten, noch einen kurzen Blick auf Stadt und Hafen werfen. Brindisi lebt nur für seine Marine, die wichtigsten und angesehensten Menschen sind die Seeoffiziere, die in ihren schnittigen Uniformen, die Kappen unternehmungslustig schief in der Stirn, überall anzutreffen sind. Dazu wimmelt es in den Straßen von Matrosen, und wen selbst die zahlreichen Kriegsschiffe im Hafen noch nicht von der militärischen Bedeutung des Platzes überzeugt hätten, dem müßte das strikte Photographierverbot die Augen öffnen. Das neue Italien hat diesen Hafen nach einem jahrhundertelangen Dornröschenschlaf wieder zu dem gemacht, was er im Mittelalter einmal war: Stützpunkt und Umschlagplatz am Ausgang des Adriatischen Meeres. Hierher brachten schon die Byzantiner die Schätze des Morgenlandes, die Venezier die Waren Europas. Von Brindisi fuhren die Kreuzfahrer nach Osten gegen Asien.

Heute ist Brindisi wieder einer der wichtigsten Häfen Italiens. Darüber hinaus wurde es zum Schlüssel an der Tür zur Adria — oder aus ihr heraus. Kaum hundert Kilometer ostwärts liegen die blauen Berge Albaniens. Mit diesem Staat verbindet Italien ein weitgehender Militärvertrag. Direkt Brindisi gegenüber liegt vor dem ausgezeichneten Naturhafen Valona die seit Kriegsende zu Italien gehörige befestigte Insel

Saseno. Brindisi und Saseno bilden die Zange, zwischen die Italien jeden Eindringling oder Ausbrecher nehmen kann. So ist es begreiflich, daß man hier im Hafen kein Verständnis für Amateurphotographen hat.

Bis zur Ankunft des Dampfers standen uns mehrere Stunden zur Verfügung. Man sollte meinen, daß diese Zeit für die reinen Formalitäten der Ausreise genügen müßte, auch wenn man ein Auto mitnehmen will. Aber bald merkten wir, daß wir uns keine Minute zu früh um unsere Angelegenheiten gekümmert hatten. Mit dem Geld fing es an. Da keine Lire-Noten ausgeführt werden dürfen, mußte erst die Bank aufgesucht werden, um die vielen erforderlichen Bogen auszufüllen. Dann ging es zur Polizei, zur Agentur, zur Post, wieder zur Agentur, endlich zum Zoll, wo erst das Gepäck und dann der Wagen abzufertigen waren. Inzwischen hatte die weiße „Tevere" schon am Anlegeplatz des Lloyd Triestino festgemacht, und es begannen sogleich die beschwörenden Verhandlungen mit dem Verlade-Offizier und den Stauern, um den Wagen möglichst heil durch die Ladeluke zu bekommen. Es dauerte eine heiße halbe Stunde, und sicher waren Offiziere und Stauer der festen Überzeugung, daß sie es ohne Aufsicht viel besser gemacht hätten. Aber den Offizier hielt die Höflichkeit und die Stauer das erwartete Trinkgeld davon ab, solche Meinung laut werden zu lassen. Und zum Schluß waren alle zufrieden.

Inzwischen waren die wenigen neuen Passagiere an Bord gekommen. Kaum zwei Stunden waren seit der Ankunft vergangen, da schwammen wir schon an dem großen Erinnerungsmal der italienischen Marine vorbei hinaus zum Hafen und nahmen Kurs auf die bläulich in der Ferne schimmernden griechischen Inseln.

Durch den Kanal von Korinth

Immer farbiger wird der Himmel, erst blau wie das Meer, dann goldig und rosa, während schräge kupferrote Strahlen den Abend einleiten. Dort, wo sie herkommen, ist mit Otranto der

letzte Zipfel Italiens in der Adria versunken. Vor uns liegen violette, schön geschwungene Hänge, die mit ihren Pastelltönen hinübergleiten in das Nichts zwischen See und Himmel. Dort links vor uns muß die Insel Korfu liegen, erster Gruß Griechenlands. Sie ist die reichste unter den Jonischen Inseln, immer schon begehrt von den Mächtigen. Hart an der Küste Griechenlands liegt sie, aber erst seit 1863 weht auf ihr die griechische Flagge. Und selbst da war sie an Griechenland nur als Geschenk des überreichen Englands gekommen, das sie einige Jahrzehnte vorher den Franzosen weggenommen hatte. Vorher aber, vor der kurzen Zwischenherrschaft der Franzosen, saßen auf ihr fast sechshundert Jahre lang die Venezier, die sie den Kreuzfahrern verdankten. Die meisten griechischen Inseln sind wasserarm und deshalb oft braungedörrt von der heißen Sonne des östlichen Mittelmeeres. Aber Korfu ist fruchtbar, reich und schön.

Der kommende Morgen findet uns inmitten der Jonischen Inselwelt. Graugrüne und bräunliche Buckel liegen auf dem tiefblauen Meer, wie große Schildkröten, die aufgetaucht sind. Berühmte Namen zeigt die Karte. An Kephallenia vorbei geht die Fahrt auf Ithaka zu, der sagenhaften Heimat des Odysseus. Eine Insel, weich und zartgerundet, mit moosgrünen Kiefernhainen an den Hängen und weißen Häuserwürfeln wie Kinderspielzeug dazwischen. Dann nimmt uns der Golf von Patras auf, verengt sich und öffnet sich wieder zum Golf von Korinth. Alle verschütteten Erinnerungen aus der Schulzeit werden lebendig mit diesen Namen. Hier ist aber nichts mehr von der Heroik des alten Griechenvolkes zu fühlen, das vor mehr als zwei Jahrtausenden einen festen Wall gegen das vorstürmende Asien bildete. Griechenland ist ein armes Bergland, sein Volk nach jahrhundertelanger Unterdrückung und Aussaugung durch die türkische Herrschaft noch bei den ersten Schritten in eine neue Selbständigkeit und Freiheit.

Unser Dampfer nähert sich dem Städtchen Korinth und damit der Einfahrt zu dem gleichnamigen Kanal, der die etwa sechs Kilometer breite Landenge zwischen Mittelgriechenland und dem Peloponnes durchschneidet. Der Plan zu diesem Kanal ist wohl

zweitausend und mehr Jahre alt. Schon Nero begann seinen Bau, ohne ihn vollenden zu können. Eine weiße Marmortafel nahe der Einfahrt trägt zur Erinnerung daran seinen Namen. Erst im Jahre 1893 durchfuhr ihn das erste Schiff. Ein bedrückendes Gefühl geht von dieser Felsschlucht aus. Ihre Breite ist so gering, daß rechts und links von unserm Dampfer kaum noch einige Meter freibleiben, ehe kurz hinter einer Steinmauer die senkrechten Wände bis weit über die Mastspitzen emporsteigen. Manchmal führt eine Spur nach aufwärts. Es sieht aus, als ob ein Hund durch Neuschnee gelaufen wäre. Aber die Fährte führt senkrecht die Felswand empor und die Löcher sind faustgroß. Es sind primitive Treppen, fast müßte man sagen Leitern, die sich die Kanalarbeiter in den weichen Fels gegraben haben. Dazu sind oft in halber Höhe Zeichen und griechische Worte in das rötlich-braune Gestein eingegraben. Rätselhaft, wie Menschen dorthin gelangen konnten.

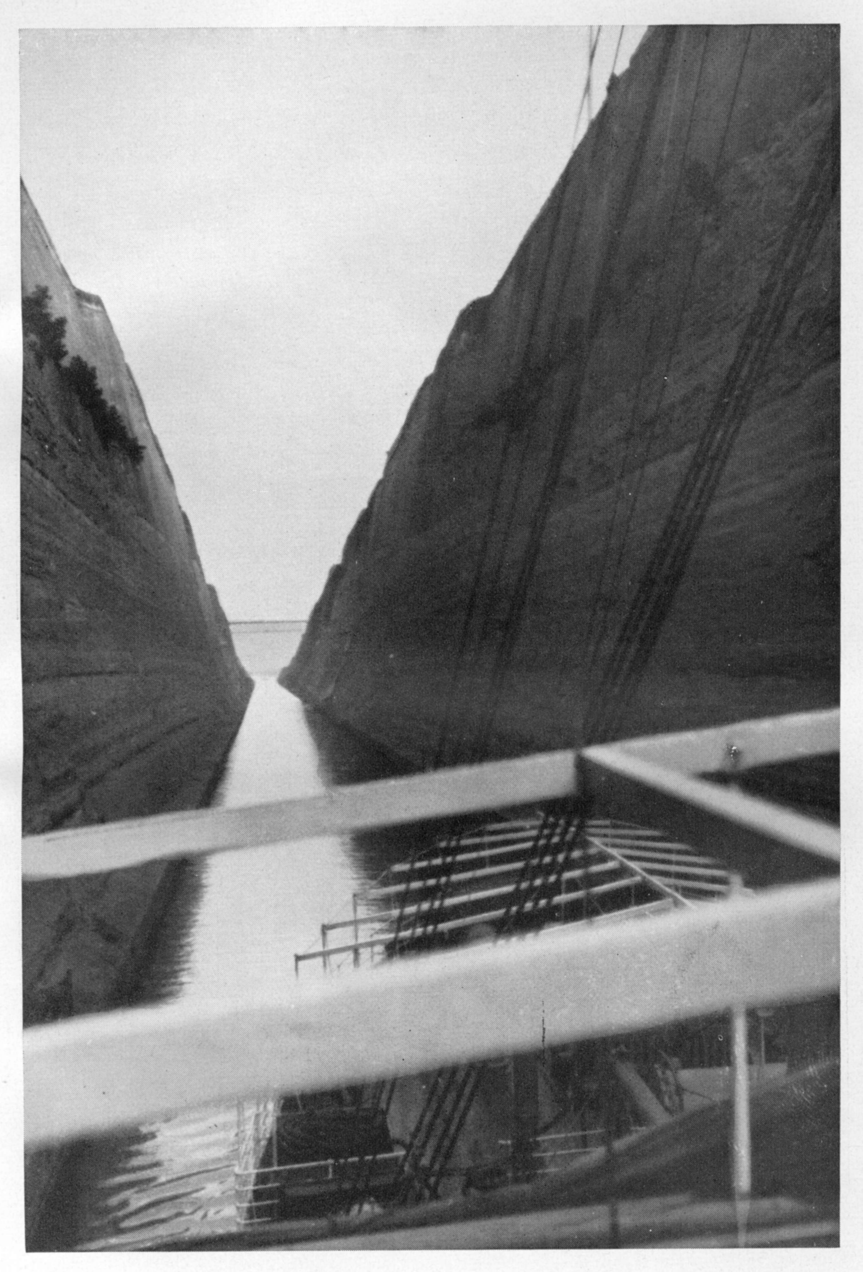
Die schmale Rinne gestattet nur die Fahrt in jeweils einer Richtung. Auch können sich die Dampfer nicht mit eigener Kraft hindurchbewegen, sondern müssen sich langsam von kleinen Schleppern ziehen lassen, da sonst die Schraubenwirbel den Ufergrund zerstören würden. So dauert eine Durchfahrt trotz der kurzen Strecke fast eine Stunde, und meist wird eine vielfache Zeit noch vor dem Kanal mit Warten auf „Freie Fahrt" vertan.

Ein beengendes Gefühl erfaßt den Reisenden, wenn er fast unvermittelt aus der freien See zwischen diese haushohen Felswände versetzt wird. Sie scheinen so nah, daß man glauben möchte, sie mit den Händen erreichen zu können. Ein Halbdunkel herrscht in der Schlucht, über die sich wie ein schmales blaues Band von Horizont zu Horizont der Himmel spannt. In der Mitte führt eine Stahlbrücke über die Schlucht. Und jedesmal vermeint man, daß die Mastspitze des Dampfers unter diese Brücke nicht hindurch könne. Aber zum Schluß bleibt noch eine Menge Raum frei. Am Ende des Kanals bei Salamis sinken die Felsen an beiden Seiten fast senkrecht herunter. Die Häuser stehen wieder auf gleicher Höhe mit uns, die Sonne strahlt auf die grellweißen Gebäude der Kanalbehörden, die rechts und links von der Ausfahrt

liegen. Vor uns wiegt sich die Ägäische See. Ihre dunkelblauen Wogen umspielen kreideweiße Landzungen und am Horizont zeichnen sich die weichen Hänge des Hymettos-Gebirges vom tiefblauen Himmel ab. Davor liegt Athen mit seinem Hafen Piräus, dessen sanftgeschwungene Bucht unser nächstes Ziel ist.

Kaum hatte die „Tevere" am Pier festgemacht, da stürzten auch schon ganze Scharen von erwerbstüchtigen Griechen an Bord. Allen voran die Geldwechsler. Das Einwechseln ging unter der Assistenz mehrerer Polizisten vor sich und wir konnten polizeilichen Schutz dabei schon brauchen. Die nächste Händlerwelle verkaufte Zigaretten, Postkarten, Andenken und all den Krimskram, den man in jeder Hafenstadt des Ostens aufgedrängt bekommt. Aber die Griechen sind im Handeln und Verkaufen ganz besondere Meister.

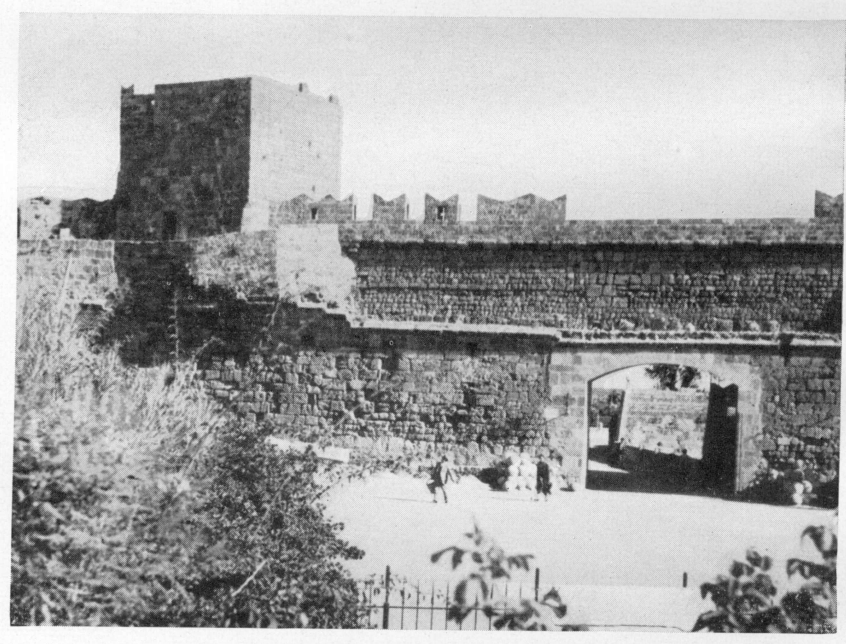
Wir haben von den Geldwechslern eine Unmenge Drachmen bekommen, aber es war trotzdem für sie kein schlechtes Geschäft, denn die Drachme — früher fast eine Goldmark — gilt heute wenig mehr als zwei Pfennig. Dabei hat sie hundert Lepta und es gibt tatsächlich noch Waren, die man für fünf oder zehn Lepta bekommt. Nicht als Fremder natürlich, denn ihm gegenüber wird gleich soviel aufgeschlagen, daß man über den niedrigen Preis nicht mehr allzu erstaunt ist. Aber der Landesbewohner kann noch mit den kleinsten Münzen rechnen — allerdings nicht nur beim Kaufen, sondern auch beim Verdienen. Es ist ein armes, aber genügsames Volk, das sich hier durch die Straßen von Piräus drängt. Aus den Bergen sind die Bauern gekommen und verkaufen die rötlich-grünen griechischen Weintrauben. Jeder ihrer kleinen braunen Esel hat zu beiden Seiten zwei tiefe geflochtene Körbe hängen, aus denen die Trauben quellen. Für einige Pfennige kann man ein ganzes Kilo erstehen. Am Straßenbord sitzen lange Reihen von Schuhputzern. Zu tun haben sie augenscheinlich nicht allzu viel. Wenn man die dürftige Fußbekleidung der meisten Vorübergehenden betrachtet, kann man überhaupt nicht verstehen, wovon sie leben. Höchstens die Besucher der zahlreichen Caféhäuser kommen als Kunden in Betracht. Cafés scheint man in Piräus für eine gute Einnahmequelle zu halten. Fast an jeder Straßenecke steht ein kleiner, schwarzhaariger „Cafétier" vor seinem Lokal und ver-



Langsam schiebt sich der Dampfer durch die haushohe Schlucht des Kanals von Korinth.



Die Achmed-Moschee in Stambul, eines der alten Wahrzeichen der Stadt.



Graue Steinwälle zwischen Rosen und Platanen umschließen das alte Rhodos.

sucht neue Gäste anzulocken. Halb auf der Straße stehen die Blechtischchen und Stühlchen. Immer finden sie auch Zuspruch. Kaum einer der Gäste sitzt allein, stets bilden sie lebhafte Gruppen. Die einen haben ein Brettspiel zwischen sich, die andern politisieren, wieder andere tun beides zugleich oder auch gar nichts. Dazu trinken sie alle den türkischen Kaffee aus winzigen Täßchen.

Ein Taxi, mit dem wir von Piräus nach Athen fahren, hat um den Kühlerverschluß einen Kranz blauer Perlen. Die Perlen sind nicht als Schmuck gedacht, sie sollen gegen den „Bösen Blick" schützen. Überall sieht man hier diese blauen Glasperlen, und nicht nur in Griechenland, überall im Vordern Orient vertraut man ihrer schützenden Kraft. Die Autos haben sie am Kühler, die Esel, Hammel, Rinder und Katzen um den Hals, die Menschen irgendwo an der Kleidung. Aber fehlen darf die blaue Perle nie.

Wir fahren durch Athen bis hinauf zur Akropolis, der altgriechischen Götterburg. Die verschwommenen Vorstellungen aus der Schulzeit bekommen zwischen der erhabenen Wucht dieser marmornen Ruinen ergreifendes Leben. Wie gewaltig und wie schön muß dieser Bau gewesen sein, daß selbst heute noch, mehr als zweitausend Jahre nach seiner Glanzzeit, die halbzerstörten Reste solche Bewunderung abnötigen. Wieviel künstlerisches Können mußte sich mit der staatsmännischen Kraft eines Volkes verbinden, um zu so einzigartiger Ausdrucksform zu gelangen. Zwangläufig drängt der Vergleich zu den heutigen Bewohnern des Landes. Ist wirklich durch die halbtausendjährige Unterdrückung alles Große in ihnen erloschen? Von den steinernen Zeugen einer vergangenen Größe gleitet der Blick über die wimmelnden Gassen und Straßen des heutigen Athens zum grünen Stadtrand. Rund um das ältere Athen zieht sich ein breiter Gürtel kleiner weißer Häuser. Das sind die Flüchtlingsviertel, die für die zwangsweise umgesiedelten Griechen Kleinasiens erbaut wurden. Sie sind die Bilanz des mißglückten Versuchs eines Großgriechischen Reiches in der Gegenwart. Die Pariser Friedenskonferenz hatte auch den griechischen Verbündeten mehr versprochen, als die Väter dieser Konferenz zu halten bereit und in der Lage waren. Der von England inspirierte Versuch der

Griechen, sich selbst den in Aussicht gestellten Lohn durch die Besetzung von Westanatolien zu holen, scheiterte an dem unerwarteten Widerstand der von Frankreich geförderten Türken unter ihrem Führer Kemal Pascha, dem heutigen Präsidenten Kemal Atatürk. Die Folge dieses verlorenen Krieges war die zwangsweise Umsiedlung von eineinhalb Millionen kleinasiatischen und thrazischen Flüchtlingen nach Griechenland. Es war eine ungeheure Leistung für das kleine und arme griechische Volk, nach dem verlorenen Krieg diese riesige Menge völlig mittelloser, verzweifelter und ihrer Jahrhunderte alten Heimat beraubter Menschen wirtschaftlich, sozial und kulturell in sich aufzunehmen. Wer heute nach kaum fünfzehn Jahren diese früheren Flüchtlingslager besucht, steht erstaunt vor den Reihen sauberer, kleiner Siedlungen, die, wenn aus ihnen auch noch keineswegs alles Elend und alle Armut verbannt werden konnte, doch die gewaltige Anspannung aller Kräfte des armen und kleinen Muttervolkes widerspiegeln. Diese Reihen kleiner weißer Häuschen rund um Athen und um die andern größeren Orte des Landes sind für das heutige Griechenland genau so das Dokument einer großen völkischen Tat, wie es die leuchtend weißen Säulen der Akropolis, der hellenistischen Götterburg, vor mehr als zweitausend Jahren für ihre Vorfahren waren.

Istanbul zwischen alt und neu

Nicht anders als all die vielen Durchfahrten zwischen zwei Inseln im Ägäischen Meer ist die Einfahrt in die Dardanellen. Steile braune Höhenrücken rechts und links, gekrönt von alten Befestigungswerken. Auf der europäischen Seite liegt Siddul Bahr, auf der asiatischen Kum Kalé. Ihre Mauern sehen so morsch und veraltet aus, und doch waren während des Weltkriegs gegen sie die übermächtigen Streitkräfte des alliierten Landungskorps in fast zwölfmonatigem Kampf vergebens angerannt. Vom November 1914 an wurden gegen diese Landspitze immer wieder vergebliche Angriffe und Landungsversuche unternommen, nachdem eine riesige Flotte der Engländer und Franzosen die alten

Mauern und die wenigen Verteidiger samt dem unzulänglichen Geschützmaterial wieder und wieder mit dem verheerenden Feuer ihrer Schiffsgeschütze eingedeckt hatte. Gegen den Heldenmut der unter deutscher Führung stehenden türkischen Besatzung konnten sie nicht aufkommen. Nach fünfmonatigem vergeblichem Ansturm unternahmen die gesamten Kräfte der Flotte, darunter allein fünfzehn Linienschiffe, einen Durchbruchsversuch. Er scheiterte unter großen Verlusten für die Angreifer. Noch einmal versuchten dann die Alliierten ihr Glück und unternahmen nördlich der Dardanellen einen Umgehungsversuch bei Gallipoli. Monatelang währten die Kämpfe. Aber unter der Führung des deutschen Generals Liman von Sanders wurde auch dieser Versuch, die Durchfahrt zum Schwarzen Meer und damit die Verbindung mit Rußland zu erzwingen, vereitelt. Im Dezember 1915 liquidierten die alliierten Führer endgültig das blutige Abenteuer an den Dardanellen. Heute werden diese strategisch so wichtigen Punkte von der Türkei wieder befestigt, nachdem im Vertrag von Montreux im Juli 1936 die alten Bestimmungen der Nachkriegszeit, die der Türkei jede Befestigung der Durchfahrt vom Ägäischen zum Schwarzen Meer untersagten, gefallen waren.

Mehrere Stunden dauert die Durchfahrt. Dieser schmale Meeresarm trennt Europa von Asien. Manchmal nähern sich die beiden Erdteile bis auf weniger als zweitausend Meter. Es ist ein braungedörrtes Hügelland, das uns für Stunden rechts und links begleitet. Dann weitet sich wieder die See zum Marmarameer. Auf dem europäischen Ufer liegt die Stadt Gallipoli. Ihre weißen Häuser mit den nadelförmigen Minaretten spiegeln die Strahlen der Sonne. Immer weiter treten die Ufer zurück. Große und kleine Schiffe kommen uns entgegen oder kreuzen unsern Kurs. Es wird Abend, bis wir uns Istanbul nähern. Die uralte Stadt genoß schon vor mehr als zweitausend Jahren Weltruhm, als sie noch Byzanz hieß. Und sie war nicht minder berühmt in den anderthalb Jahrtausenden, da sie als Konstantinopel Geschichte erlebte und gestaltete, ehe sie vor wenigen Jahren von der neuen türkischen Regierung als Hauptstadt entthront und in Istanbul umbenannt wurde.

Die letzten Strahlen der Sonne erglühten über den Mauern des Alten Serails, als unser Dampfer in das Goldene Horn einlief und an einem der Piers von Galata festmachte. Die türkische Paßpolizei beschäftigte sich sehr gründlich mit unsern Pässen, denn es dauerte fast drei Stunden, ehe wir den Dampfer verlassen durften. Trotz der späten Abendstunde wollten wir auf einen kleinen Bummel nicht verzichten. Das alte Stambul jenseits des Goldenen Horns mußten wir uns für den Tag aufsparen, denn dort verschwindet mit der Sonne alles Leben von der Straße. Am späten Abend herrscht nur noch in den modernen Vierteln von Galata und Pera, die diesseits des Hafens liegen, Licht und Leben. Schon kurz hinter dem Hafengelände kamen wir auf die Zufahrtsstraße zur Brücke nach Stambul. Alle Bezeichnungen waren türkisch. Die neue Türkei hat zwar die arabische Schreibweise für die türkische Sprache verlassen und sie auf lateinische Schriftzeichen umgestellt, aber sie waren dadurch für uns nicht verständlicher geworden. Die Unterhaltung mit einem der graugrün uniformierten Polizisten scheiterte ebenfalls an der mangelnden Verständigungsmöglichkeit. Keiner unserer Sprachversuche verfing. Da bot ein Vorübergehender uns in geläufigem Deutsch seine Hilfe an. Später konnten wir feststellen, daß deutsch fast genau so häufig verstanden wird, wie englisch oder französisch; eine wenn auch langsam verblassende Erinnerung an die jahrelange Waffenbrüderschaft des Weltkrieges.

Das moderne Vergnügungsviertel Istanbuls liegt in Pera, wo auch die meisten Europäer wohnen. Der Weg war nicht schwer zu finden. Nachdem wir eine Treppe emporgestiegen waren, die einen großen Bogen der Straßenbahn abschnitt, brauchten wir uns nur immer an die hellbeleuchtete Hauptstraße zu halten. Die Gassen daneben waren allerdings völlig dunkel. Im Licht der Lampen und Reklamen konnte man hier fast alle Völker des Ostens antreffen. Türken, Griechen, Kurden, Armenier, Juden, zwischen ihnen die Uniformen von Matrosen und Soldaten, bildeten ein buntes Gemisch.

Schließlich gehen wir in eins der zahlreichen Caféhäuser. Es unterscheidet sich kaum von einem andern Großcafé in irgendeiner

südosteuropäischen Stadt. Eine polnische oder russische Kapelle spielt und die zahlreichen Gäste trinken Mokka oder essen Eis. Ein wandernder Zigarettenverkäufer versuchte einen plumpen Wechselbetrug beim Herausgeben des Geldes. Aber da schritt gleich einer der Kellner ein und setzte den Spitzbuben an die Luft. Wir gingen dann alle zusammen noch in ein Kino, in dem ein deutscher Tonfilm lief. Das waren die nächtlichen Abenteuer, die wir in Pera erleben konnten.

Da war das alte Stambul am nächsten Morgen schon sehenswerter. Von Galata führen insgesamt zwei Brücken über das Goldene Horn, eine breite Hafenbucht am Bosporus, nach dem Stadtteil Stambul. Ein reger Verkehr herrscht auf diesen Brücken. Das Bild ist orientalisch, nur fehlen ihm die Farben. Die konnte Kemal Atatürk, der Reformator der neuen Türkei, wegwischen mit seinen Gesetzen. Er verbot den Fez, er zwang jeden Türken, eine europäische Kopfbedeckung und möglichst auch europäische Kleidung zu tragen. Damit hatte er ihr Äußeres verwestlicht. In ihrem Gehaben, ihrem Tun und Nichtstun, blieben sie aber, wenigstens einstweilen, Orientalen. Da laufen sie über die Brücke, all die Händler, die kleinen Leute, Mützen oder Hüte unmöglichster Form auf dem Kopf. Straßenbahnen donnern heran, aber plötzlich hemmt ihren Weg eine Hammelherde, die — genau wie früher — geruhsam Stambul zustrebt. Schreien, rufen, drängen, die Straßenbahn muß halten, überwältigt von der Dickfelligkeit der Hammel. Mit Mühe nur bahnt sie sich endlich eine Gasse. Der Sieg der Technik war nicht leicht gewesen . . .

Vor uns liegt, über verschiedene Hügel hingestreckt, Stambul, die alte Türkenstadt mit den größten Moscheen des Landes, mit Eski-Serai, der alten Palaststadt, und mit unzähligen Bazaren. Hier hat sich der verdrängte Orient auf den letzten Zipfel Europas gerettet. Gleich am Ende der Brücke in Stambul zieht sich am Ufer des Goldenen Horns der Fischmarkt entlang. Aus den nur wenige Meter von den Verkaufsständen anlegenden Fischerbooten werden die Fische in Körben ausgeladen und gleich versteigert. Zwischen Käufern und Verkäufern drängen sich Lastenträger, Neu-

gierige und Nichtstuer. Vor uns singt ein Wasserverkäufer seine Werbung. Er trägt ein Holzfaß auf dem Rücken, von dem eine Leitung mit Hahn nach vorne führt. Dort ist der Ausschank. Wer es eilig hat, läßt sich das Wasser gleich im Strahl in den Mund laufen.

Auf den Hügeln liegen die berühmten Moscheen, von spitzen Minaretten umgeben, wie Zelte eines Heerführers mit Lanzen und Feldzeichen. Hagia Sophia, die christliche Sophienkirche des alten Byzanz, allen voran. Vor 1500 Jahren errichtete sie Kaiser Justinian als Wahrzeichen byzantinischer Kunst. 900 Jahre später verwandelten sie die siegreichen Eroberer von Byzanz, die Türken, in eine Moschee. Die nicht sonderlich religionsfreundliche neue Regierung der Türkei hat sie 1934 zum Museum erklärt. Auf einem andern Hügel liegt die Achmed-Moschee, harmonischer in ihrem Bau, denn sie war von Anfang an Moschee, während die Hagia Sophia auf ihren christlich-byzantinischen Kirchenbaustil islamische Minarette aufgepflanzt erhielt. Der riesige Betraum der Achmed-Moschee ist ganz mit Teppichen ausgelegt. Von der hohen Kuppel hängen tausende kleiner Lämpchen bis fast in Kopfhöhe über den Betern. Durch die bunten, reich verzierten Glasfenster bricht ein gedämpftes, farbiges Licht.

Nicht überall sind die Moscheen Andersgläubigen so leicht zugänglich wie in Konstantinopel. Hier würde es kein Imam wagen, einem Ungläubigen den Eintritt zu verwehren, wenn er nur die Schuhe am Eingang ablegt und eine Kopfbedeckung aufsetzt. Denn Moscheen dürfen nur mit bedecktem Kopf betreten werden. Aber sonst lassen Polizei und Regierung keine Unduldsamkeit gegen Andersgläubige zu. Kemal Atatürk, der Begründer und Beherrscher der neuen Türkei, hat Kirche und Staat völlig getrennt. Da sich die Imame, die mohammedanischen Geistlichen, mit allen Mitteln gegen seine Reformen gestemmt hatten, nahm er ihnen alle Vorrechte und jeden Einfluß. So kann es heute der fremde Besucher in Istanbul ruhig wagen, sogar während der Gebetsstunde die Vorräume einer Moschee zu betreten und wenigstens einen Blick in den Betraum zu werfen. In ihm wird er allerdings nur die Männer sehen, denn die Frauen müssen in Seitengelassen

hinter engverschnörkelten Holzgittern und unsichtbar für die Beter im Hauptraum den religiösen Handlungen folgen. Seine Religion gebietet bekanntlich dem Mohammedaner fünfmal am Tage die vorgeschriebenen Gebete zu verrichten. Die Zeiten, die sich nach dem Sonnenstand richten, sind genau vorgeschrieben, ebenso wie die Zeremonie der Gebete, die teils stehend, teils knieend mit vielen Verbeugungen in der Richtung nach Mekka vorgenommen werden. Diese Gebete können an jedem beliebigen Ort verrichtet werden, aber ein frommer Mohammedaner legt Wert darauf, täglich wenigstens eins der Gebete in der Moschee in der Gemeinschaft anderer Gläubiger und unter der Führung des Imams, des Vorbeters, zu begehen. Eine weitere religiöse Vorschrift verlangt, daß er vor jeder Gebetsstunde die vorgeschriebenen Waschungen vornimmt. Deshalb befinden sich auf dem Vorhof jeder Moschee Reihen kleiner Brunnen, an denen die Gläubigen vor dem Betreten des eigentlichen Betraums Kopf, Unterarme und Füße waschen. Am Eingang zum Betraum muß überdies jeder seine Schuhe zurücklassen. Wenn Fremde die Moschee besichtigen, müssen auch sie die Schuhe dort ablegen. Aber die Türhüter halten in Erwartung eines guten Bakschischs Pantoffeln bereit, deren Benutzung auch im Innern der Moschee gestattet ist.

Zwischen Hafen und Palaststadt ziehen sich die Bazarviertel hin. Ganze Straßenzüge beherbergen fast nur die Vertreter eines Handwerks oder einer Händlerart. Die Tischler, die Schuster, die Gold- und Silberschmiede haben hier ihre Werkstätten, die Händler aller Sorten ihre Verkaufsstände. Türen und Fenster kennt man nicht. Jede Werkstatt, jeder Laden liegt völlig offen zur Straße. Wenn man auch mitunter schon moderne Maschinen sieht, so gebrauchen doch die meisten noch ihre alten Instrumente, bei deren Handhabung den Füßen und Zehen eine fast ebenso wichtige Rolle zufällt wie den Händen. Zwischen den Arbeitenden spielen Kinder und Katzen, sitzen weißbärtige Alte beim Männerklatsch. Dann betritt man wieder lange dunkle Ladenstraßen, in denen ein Tuchhändler neben dem andern sich niedergelassen hat, oder wo Gewürzhändler oder Fleischer oder Obsthändler vor ihren Waren

sitzen und sie laut anpreisen, während Unmengen von Katzen und halbwilden Hunden in den Abfällen wühlen.

Auch geistige Ware wird auf der Straße gehandelt. Vor dem Gerichtsgebäude sitzen im Schatten der Säulen Schreiber und Rechtsberater, unter ihnen sogar — Wunder der Reformen — Frauen. Vom einfachen Brief, den ein schreibunkundiger Bauernsohn an seinen Vater im anatolischen Dorf schreiben läßt (der Kadi wird ihn ihm schon vorlesen), bis zur wohlgesetzten Klageschrift an den Gerichtshof ist hier jede Hilfe zu haben. Die Schreibmaschinen stehen gleich daneben: auch die Reinschrift wird sofort geliefert.

Das ist das wesentlichste Merkmal Istanbuls und der ganzen Türkei: Die zwangweise, von oben befohlene Abkehr von östlicher Denk- und Lebensweise und das Hineintasten in eine neue, fremde, die westliche Art. Kemal Atatürk, der Präsident der neuen Türkei, hat es auf sich genommen, durch die schärfsten Reformen den neuen Staat gegen alle Gefahren von außen und innen fest zu machen. Er hat sich dabei westlicher Vorbilder bedient, hat deutsches Handelsrecht und italienisches Strafrecht übernommen, hat Fachleute, Ingenieure und Wissenschaftler aus allen Teilen Europas zum Aufbau seines Staates herangezogen. Niemand sollte aber daran zweifeln, daß sein Ziel nicht in der Anlehnung, sondern in der Abwehr des Westens liegt. Nur des Wissens der Westländer will er sich bedienen, ähnlich wie es die Japaner mit Erfolg getan haben. Die Türkei liegt zu ihrem übergroßen Teil in Asien. Kemal Atatürk hat lange genug die Einmischungspolitik der europäischen Großmächte in ihrer Auswirkung auf die östlichen Staaten gesehen, um nicht bestrebt zu sein, sein Land möglichst selbständig zu machen. In langsamer Aufbauarbeit ist es ihm in den letzten Jahren gelungen, mit Staaten, von denen man meinte, daß sie eigentlich in einem traditionellen Gegensatz zur Türkei stehen müßten, Freundschaftsbündnisse zu schließen. Stein an Stein reihte er. Unter dem anfangs fast ausschließlichen Schutz Sowjet-Rußlands kam es zuerst zur Versöhnung und zum Bündnis mit Persien, dem heutigen Iran. Dann erreichte Kemal Atatürk die Einigung zwischen Iran und Afghanistan und die Erweiterung seines Bünd-

nisses auf diesen Staat. Mit seiner Vermittlung gelang im Jahre 1936 die Beilegung aller Streitigkeiten zwischen Iran (Persien) und dem Königreich Irak. Jahrelang hatte der Völkerbund vergeblich an diesem Streitfall herumgedoktert. Jetzt wurden die strittigen Fragen auf wenigen Sitzungen unter den drei Staaten geklärt, und die Erweiterung des Bündnisses auf diesen vierten Staat Vorderasiens war der nächste Schritt. Zu diesem Zeitpunkt hatte auch Großbritannien, das sich durch den italienischen Vorstoß nach Abessinien im Mittelmeer bedroht fühlte und nach neuen Bundesgenossen Ausschau hielt, den Wert der Türkei erkannt und verhalf ihr in dem Vertrag von Montreux zu neuen Erfolgen. Kemal Atatürk war allerdings klug genug, sich diesem Freund ebensowenig allein anzuvertrauen, wie er sich vorher der Sowjet-Union bedingungslos verschrieben hatte. Im Februar 1937 besuchte sein Außenminister Rüschtü Aras Italien, das von Montreux ferngeblieben war. Trotzdem erhielt die Türkei im Frühjahr 1938 eine große britische Anleihe und verstand es, einem andern seiner Freunde, nämlich Frankreich, im Sommer 1938 im Sandschak Alexandrette, einem Teil des französisch-syrischen Mandatsgebiets, solche Schwierigkeiten zu bereiten, daß Frankreich selbst um den Preis des Verlustes der letzten Reste syrischer Sympathie zu einem Abkommen mit der Türkei gelangte, das dieser die Erfüllung fast aller Forderungen brachte. Das türkische Auftreten in Genf war der beste Beweis der neugewonnenen Selbstsicherheit. Da die Türkei seit einigen Jahren auch am Balkanbund beteiligt ist, hat sie sich innerhalb eines einzigen Jahrzehnts von völliger Isolierung und Entrechtung zum Mittelpunkt starker Bündnisse zu machen gewußt. Balkan und Orient reichen sich wieder über Konstantinopel die Hände.

Rhodos, die Insel der Burgen und Blüten

Nahe der südwestlichen Ecke Kleinasiens liegt die Inselgruppe der Dodekanes, der „Zwölf Inseln". Es sind aber gut vierzig kleine und dreizehn große Inseln, die zusammen diesen Namen tragen. Unter ihnen ist das Glanzstück die Insel Rhodos, bei den

Italienern Rodi genannt, mit der gleichnamigen Stadt. Seit jeher haben Morgen- und Abendland um diese Inseln gestritten, besonders um Rhodos, die „Perle des östlichen Mittelmeeres". Heute ist der Dodekanes italienisch und zweifellos eine Musterkolonie.

Zeitig am Morgen geht die „Tevere" draußen vor dem alten Hafen vor Anker. Schon der erste Blick fällt auf schwere Steinmauern, Bastionen und Türme. Ein rundes, steinernes Vorwerk, der Nikolausturm, schützt den Hafen, dessen Einfahrt zwei Säulen flankieren, von Tierbildern gekrönt. Hier beim Nikolausturm soll sich einst vor mehr als zweitausend Jahren der bronzene „Koloß von Rhodos" erhoben haben, ehe ein Erdbeben die dreißig Meter hohe Statue, die den Sonnengott darstellte, zum Einsturz brachte. So ist gleich das erste Bild, der erste Eindruck: Geschichte. Und die reiche Geschichte der Insel läßt uns nicht mehr los, sobald wir unsern Fuß an Land gesetzt haben.

Riesige Mauern umfassen die gesamte Altstadt. Es sind die Festungswerke der Johanniter, die hier, nach ihrem Rückzug aus dem Heiligen Land, von 1308 bis 1522 herrschten und der Stadt ihr endgültiges Gesicht gaben. Mit ungeheurer Wucht umschließen diese breiten, schweren Mauern, diese massigen Tore die dahinter verborgen liegende Stadt. Nie hat ein Feind sie im Sturm bezwungen. Aber trotzdem wirkt der Anblick dieser grauen Bastionen und Türme nicht drohend, nicht kriegerisch. Das ist das Wunder von Rhodos. In tausend Kaskaden quellen überall Blumen und Blüten hervor, fließen von Terrasse zu Terrasse, mischen sich mit dem Grün der Platanen und Palmen und setzen sich auf der ebenen Erde in tausenden blühenden Rosensträuchern fort. Graue Mauern, bläulich weiß getünchte Häuser und Blüten in allen Farben und Formen, das ist der beherrschende Eindruck von Rhodos.

Durch ein dunkles Tor zwischen grauen Steinwällen betreten wir die ummauerte Altstadt. Alles beherrschend erheben sich hier die alten Gebäude der Johanniter. Die Paläste ihrer Landsmannschaften, die „Zungen" genannt, ihr Hospital, das bedeutendste Denkmal ihrer mittelalterlichen Baukunst, all das liegt zwar in gedrängter Enge zwischen den Mauern, aber immer wieder behauptet ein Baum, ein blühender Strauch seinen Platz. Weiter

hügelanwärts finden wir mohammedanische Bazare und dann die Wohnviertel von Griechen und Türken und sefardischen Juden. In den engen, schattigen Gäßchen wölben sich Bogen von Haus zu Haus, die ihrerseits wieder malerisch durch Treppen, Nischen und Spitzbogen verschönert werden. Neben einer Herberge aus der Ritterzeit erhebt sich eine kleine Moschee, hellgrün das runde Kupferdach, als schlanker weißer Finger zu Gott das Minarett daneben. Kleine Plätze mit verzierten Brunnen und hundertjährigen Platanen oder Palmen finden immer noch Raum zwischen den Mauern. Wenn man auf einen der Wälle steigt, kann man einen Blick über die kleinen, stillen Gärten werfen, aus denen Granatäpfelbäume, leuchtende Hibiskuskelche und immer wieder die violette Blütenflut der Bougainvillia hervorbricht.

Außerhalb der Mauern, vom Hafen aus im Halbkreis gelagert, liegt das moderne Rhodos, das die Italiener aufgebaut haben. Unten am Hafen stehen die stattlichen Regierungsgebäude in einem ungewohnten, packenden Baustil. Sie erinnern an Venedig und Sizilien mit ihren Arkaden, aber das leuchtende Weiß, die hellgrünen Kupferkuppeln sind wieder Orient, fügen sich harmonisch in das Bild der grauen Mauern und der feuerfarbenen Blütenwellen. Ein herrlicher weiß-goldener Strand zieht sich bis in die bläuliche Ferne. Anschließend liegen landeinwärts die Straßenzüge der Villen inmitten von duftenden Gärten, mit Spielplätzen, Theater, Universität.

Es ist seltsam: all die andern Inseln des ägäischen Meeres sind gewiß auch nicht unfruchtbar, aber gegen dieses Eiland wirken sie wie braungebrannte Felseninseln. Auch Cypern, im östlichen Teil des Mittelmeeres, wo die Engländer herrschen, kann sich in nichts mit Rhodos vergleichen. Es muß ein glücklicher Stern über der Insel walten. Gewiß, die Italiener haben sie bewußt zu einer Musterkolonie ausgebaut, aber sie brauchten wenig neu zu schaffen, um ihre Schönheit herauszuholen. Das meiste mußten sie nur wecken. Selbst die Zeit der Türkenherrschaft, die wie überall in der griechischen Inselwelt eine Zeit des Verfalls war, konnte Rhodos nicht seines Glanzes berauben. Es schlief nur einen vierhundertjährigen Dornröschenschlaf, bis die Italiener es weckten.

Natürlich sitzen die Italiener nicht auf Rhodos und den Dodekanes, um Rosen und Oliven zu züchten. Der gesamte Dodekanes ist heute der östlichste Vorposten des faschistischen Italiens gegen Kleinasien und den Suezkanal. Und so gern die Italiener fremde Gäste auf Rhodos begrüßen, so wenig wünschen sie Besucher auf einigen benachbarten Inseln, besonders auf Leros und Astropalia. Dort ist das strategische Herz dieses Vorpostens, Flugzeug- und Flottenstützpunkt. Mit Brindisi und Tripolis bildet es das strategische Dreieck des italienischen Imperiums im Mittelmeer. Das Gegenstück zum britischen von Cypern, Haifa und Alexandrien.

Kurs auf Palästina

Je näher wir Palästina kommen, desto unruhiger werden die Passagiere. Wir haben neben einer ganzen Reihe von jüdischen Touristen, die, wie sie sagen, sich Palästina einmal ansehen wollen, auch verschiedene ostjüdische Einwanderer in Athen an Bord bekommen. Für sie kommt in Jaffa die große Entscheidung.

Die Einwanderung in dieses englische Mandatsgebiet ähnelt in vielem der nach Amerika. Das Visum allein ist noch kein Freibrief. Das Vorzeigegeld in der geforderten Mindesthöhe ist noch wichtiger. Die Mandatsverwaltung gibt nämlich — nicht zuletzt auch unter dem dauernden arabischen Druck — jährlich nur eine sehr begrenzte Zahl von „Zertifikaten" aus. Diese Zertifikate stellen eine Genehmigung für jüdische Arbeiter-Einwanderer dar, ohne die sonst geforderte Mindestsumme von 1000,— Pfund Sterling in Palästina einzuwandern. Um die Höhe der jährlich von der Mandatsverwaltung an die jüdischen Organisationen der ganzen Welt ausgegebenen Zertifikate geht ein dauernder Streit. Die Juden finden sie zu niedrig, die Araber grundsätzlich zu hoch, und die Engländer verderben es so immer mit beiden.

Seit den Masseneinwanderungen von 1933 und 1934 ist der jedes halbe Jahr auflebende Kampf um die Höhe der Zertifikate und die Art der verschiedenen Klassen zu einem festen Programmpunkt in der palästinensischen Politik geworden. Es gibt unter

den Zertifikaten verschiedene Arten. Die wichtigste Klasse umfaßt die völlig mittellosen Arbeiter, das sind meist die aus andern Berufen auf Landarbeit umgeschulten „Chaluzim". Eine andere Gruppe bilden Handwerker, die eine wenigstens vierjährige handwerkliche Tätigkeit nachweisen können und über ein gewisses Eigenkapital verfügen. In einer weiteren Klasse sind die Verwandten der bereits Eingewanderten zusammengefaßt. Alle diese Einwanderer können nur mit den schon erwähnten Zertifikaten an Land kommen. Völlig unbehindert einreisen dürfen ausschließlich die sogenannten „Kapitalisten", Einwanderer, die über ein Vorzeigegeld von mindestens 1000 Pfund Sterling, also über 12 000 Mark, verfügen. Mit diesem Vorzeigegeld wurden noch bis vor nicht allzu langer Zeit die größten Schiebungen gemacht. Vermögensnachweise wanderten von Hand zu Hand. Dieselben tausend Pfund kamen wieder und wieder ins Land, nur immer mit neuen „Besitzern". Schließlich beschwerten sich die Araber bei der Mandatsregierung, und die Bestimmungen über das Vorzeigegeld wurden verschärft. Jetzt findet sich so leicht kein Besitzer von tausend Pfund, der bereit wäre, sie seinem noch so guten Freund ohne Sicherheit in die Hand zu drücken, damit er in Palästina mit ihnen an Land gehen kann. Denn wenn er sie nicht freiwillig zurückbekommt, könnte er den „Freund" nicht einmal verklagen, ohne selbst schwer bestraft zu werden. So bleibt für die illegale Einwanderung — außer dem heimlichen Grenzübertritt — nur noch die Touristenreise. Touristen dürfen ohne Zertifikat mit einem leicht erhältlichen Touristen-Visum das Land betreten, sie müssen es nur innerhalb dreier Monate wieder verlassen. Aber in Palästina gibt es, wie fast überall in britischen Ländern, keine Meldepflicht. Wer will also so einen „vergessenen" Touristen herausfinden? Die Araber behaupten, daß die illegale Einwanderung fast ebenso stark sei wie die legale. Auch die Mandatsverwaltung scheint ähnliche Gedanken zu haben, denn neuerdings verlangen die britischen Konsulate vor Ausstellung eines Touristen-Visums von jüdischen Touristen nicht nur die Hin- und Rückfahrkarte, sondern darüber hinaus auch noch erhebliche Geldkautionen, die verfallen, wenn der Betreffende nach der Drei-

monatsfrist nicht zurückgekommen ist. All das führt zu einer immer schärferen Kontrolle in den beiden Einwanderungshäfen Jaffa-Tel Aviv und Haifa. Die „Peinliche Befragung“ durch den Einwanderungskommissar ist deshalb die am meisten gefürchtete Klippe.

Am Morgen vor unserer Ankunft ist die Unruhe direkt zu greifen. Es rumort im Schiff. Das Stampfen der Maschinen ist schwächer geworden und dann kaum mehr vernehmbar. In der strahlenden Morgensonne liegt die Küste vor uns. An Bord rennt alles durcheinander. Gepäckstücke fliegen herum, Kinder, Frauen, aufgeregte Männer wirbeln durcheinander. In den Räumen der ersten Klasse werden schon Tische zusammengestellt, Absperrungen vorgenommen. Hier soll die gefürchtete Paßkommission ihres Amtes walten. Uns berührt das noch nicht weiter, denn wir wollen erst in Haifa das Schiff verlassen. Ich trete an die Reeling. Die dunkelblaue See, die uns in wunderbarer Stille umgibt, und der hellblaue Himmel werden dort vorn durch ein schimmerndes Band getrennt. Über der weißen Brandungslinie liegen rechts flache Dächer, kleine Kuppeln und weiße Minaretts, das ist die altarabische Festung Jaffa. Links aber erheben sich hinter einem breiten Badestrand europäische Bauten: Tel Aviv, die Metropole der Juden. Nach beiden Seiten zieht sich das gelbe Band der Dünen bis zum fernen Horizont. Der Küstenstrich hinter der Stadt ist grün, aber die Berge in der Ferne zeigen jenen gelblich-violetten Ton, der den vegetationsarmen, von der Sonne ausgedörrten Bergen Judäas eigen ist.

Im weiten Rund des offenen Hafens liegen verschiedene Schiffe vor Anker. Jaffa hat keine Molen, keine Piers für die Dampfer. Dadurch ist der gegen die See offene Hafen bei schlechtem Wetter oft unbrauchbar. Und doch hat Jaffa immer noch eine größere Umschlagmenge aufzuweisen als der neue, geschützte Hafen von Haifa. Seine günstige Verkehrslage zu den großen Wein- und Orangenzentren des Landes sichert dem Hafen von Jaffa seine Bedeutung.

Ein gefährlicher Konkurrent entwickelt sich jedoch direkt unter seinen Augen. Seit der politischen Streiks und der Bedrohung

landender jüdischer Einwanderer durch die erbitterten Araber bemühen sich die jüdischen Stellen in Tel Aviv, von Jaffa und seinen Hafenanlagen unabhängig zu werden. Sie bauen fieberhaft an eigenen Anlagen. Allerdings werden diese für lange Zeit unter denselben und noch zusätzlichen Schwierigkeiten leiden wie die Anlagen von Jaffa. Die flache Küste ermöglicht beiden Städten nicht die Errichtung eines ähnlich geschützten Hafens, wie ihn Haifa von Natur aus aufzuweisen hat. Solange die Schiffe hier wie dort auf der freien Reede liegen müssen, ist der Hafenbetrieb bei schlechtem Wetter den gleichen Einschränkungen unterworfen. Die zusätzlichen Schwierigkeiten für Tel Aviv ergeben sich aus den unverhältnismäßig hohen Lohnforderungen der jüdischen Hafenarbeiter und dem Auftreten ihrer marxistischen Organisationen. So sind die Sorgen der jüdischen Hafengesellschaft in Tel Aviv trotz wohlwollendster Begünstigung nicht gerade klein.

Ein Motorboot hält in schäumender Fahrt auf uns zu: die Paßkommission. Der Kapitän, der Erste Offizier, der Kommissar, der Arzt, alle stehen zum Empfang bereit. Man muß sich mit den Herren von der Paßkommission gut stellen und trinkt also erst mal ein Gläschen zusammen, zur Stärkung: „Auf daß alles gut gehen möge . . .“ Denn wenn die Paßkommission einen Einwanderer zurückweist, muß ihn die Schiffsgesellschaft nach Europa zurückbefördern. Hat er noch Geld, so kann sie ja versuchen, ihn zur Bezahlung der Rückfahrt zu veranlassen. Hat er aber selber keins, so muß sie ihn eben kostenlos zurückbringen. Das will man gern vermeiden.

Den Vorsitz führt ein Engländer, die eigentlichen Paßbeamten sind palästinensische Juden. Arabische Soldaten in Khaki-Uniform und mit dem roten Tarbusch — wie der Fez im Orient heißt — auf dem Kopf, halten das Fallreep besetzt. Die große Sichtung beginnt. Es geht natürlich nach Klassen. Wer am meisten bezahlt, kommt auch zuerst an die Reihe. Die ihre Einreisestempel im Paß haben, steigen erleichterten Herzens in die Boote, um an Land gerudert zu werden. Zwar sind sie damit noch nicht ganz in der goldenen Freiheit, denn sie müssen erst noch zur Quarantänestation, zum Zoll und dann an drei aufeinanderfolgenden Tagen

wieder zum Quarantänearzt. Aber das tragen sie leicht, wenn sie nur glücklich hereingekommen sind.

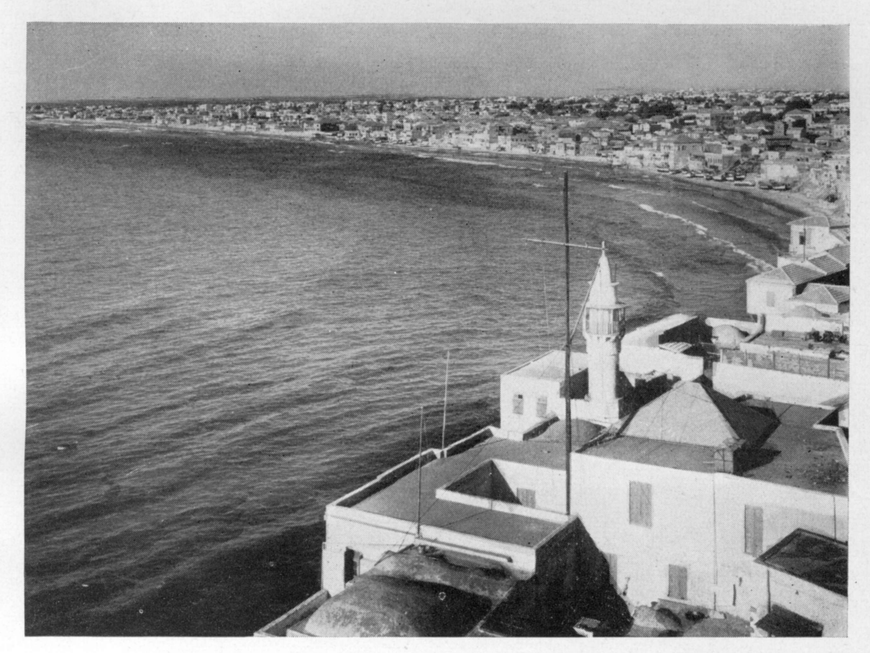
Wir andern, die wir nach Haifa weiterfahren wollen, haben Ruhe und Zeit. Die meisten Einwanderer steigen schon hier aus. Tel Aviv ist das Sammel- und Klärbecken der jüdischen Einwanderer aus aller Welt, ein kleines New York. So wird es Mittag, ehe der Letzte von Bord ist. Inzwischen ist unser „Zweiter" (der Verladeoffizier) auch seine Fracht losgeworden. Das war gar nicht so einfach. Die Frachtstücke mußten in großen Drahtnetzen aus dem Schiffsinnern herausgehoben und in die längsseits liegenden Leichterboote hinabgelassen werden.

Als der Steward mit seiner großen Kuhglocke gerade zum Mittagessen läutet, setzt sich das Schiff wieder in Bewegung. Kurs nordwärts, nach Haifa. Immer in der Nähe der Küste gleiten wir dahin. Der hellbraune Sand der steilen Dünen verdeckt das dahinterliegende fruchtbare Küstenland, die Heimat der Jaffa-Apfelsine. Manchmal lugen einige Palmen herüber. Nach einigen Stunden erreichen wir die steilen Felsen mit den Ruinen von Attlith, einer alten Kreuzfahrerburg, um die eine wilde Brandung tobt. Dann taucht der Berg Karmel mit dem weißen Kloster der Karmeliter auf halber Bergeshöhe vor uns auf. Es ist vier Uhr nachmittags. Wir nähern uns der Hafeneinfahrt von Haifa.

Dort oben auf dem Karmel muß eine herrlich frische Luft wehen. Hier unten ist es drückend heiß. Die Moskitoschwärme stürzen sich in Scharen auf uns. Besonders gefürchtet sind die Sandfliegen von Haifa. Ihr Stich überträgt die Papadadschia, eine lästige Fieberkrankheit. Ihr leises feines Singen, viel höher im Ton als das der gewöhnlichen Moskitos, läßt schon aufhorchen.

Die „Tevere" legt am Kai fest, die Paßkommission kommt an Bord. Diesmal geht die Abfertigung der wenigen verbliebenen Passagiere schneller. Da aber unser Wagen heute nicht abgefertigt werden kann — die zuständigen Beamten sind nicht mehr da — bleiben wir für die Nacht noch an Bord.

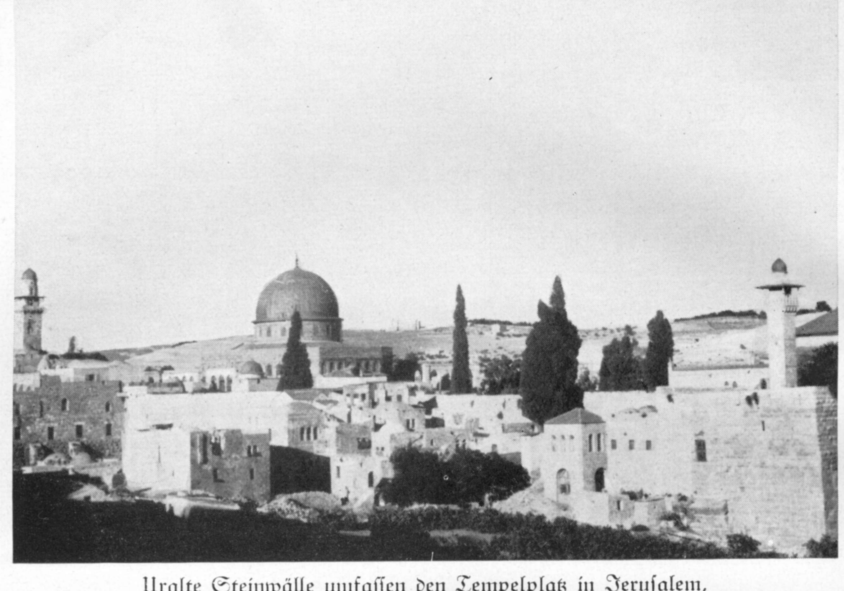
Es ist Abend. Der Dampfer ist fast leer. Offiziere und Mannschaften haben zum Großteil Landurlaub bekommen. Ich steige auf das Promenadendeck. An der Landungsbrücke stehen



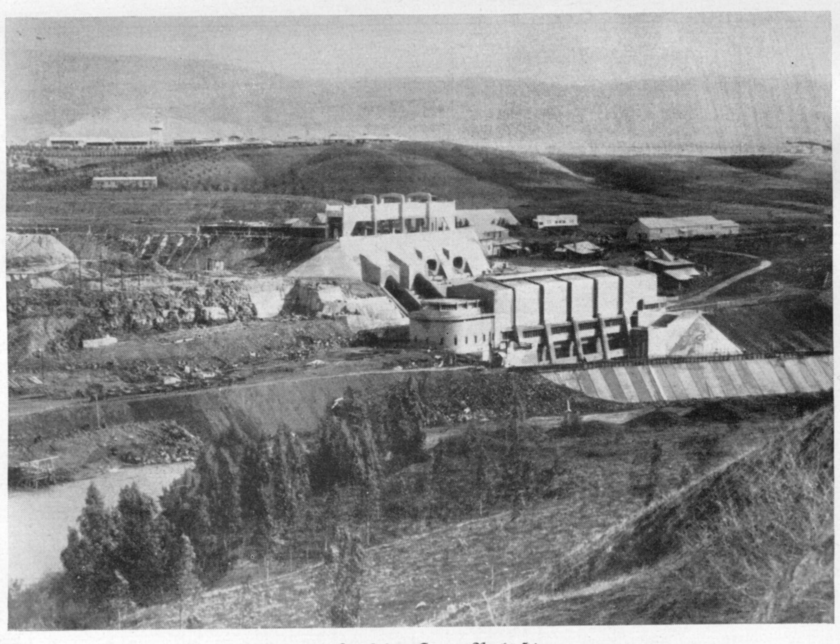
Hier Jaffa, dort Tel Aviv,
zwei feindliche Geschwister, die sich um dieselbe Bucht schmiegen.



Eine Straße im älteren Teil Tel Avivs. Vor 30 Jahren stand noch kein Stein dieser Stadt, die heute schon weit über 100 000 Juden beherbergt.



Uralte Steinwälle umfassen den Tempelplatz in Jerusalem, in dessen Mitte sich der blaue Felsendom erhebt.



Das elektrische Herz Palästinas, das jüdische Rutenberg-Kraftwerk in Tel Or am Jordan.

arabische Soldaten. Der Kai ist dauernd scharf abgesperrt. Selbst als der Dampfer ankam, durfte niemand in seine Nähe. Auch die Unterhaltung zwischen Passagieren und wartenden Besuchern wurde verboten. Wer an Bord ist, ist noch in einer anderen Welt. Wagte ein Vorwitziger unten am Kai hinter der Absperrungslinie doch einmal einen Zuruf zu seinen Bekannten oder Angehörigen an Bord, so fuhren die arabischen Soldaten auf ihn zu und schwangen unter Drohungen ihre Rohrstöckchen.

Nun ist es still geworden. Die Nacht sinkt herab, tausend Lichter flimmern vor uns, über uns. Bis hoch hinauf zum Karmel ziehen sich die Reihen leuchtender Pünktchen. Darüber kreist der weiße Strahl des Leuchtturms vom Karmeliterkloster. Links weit im Norden liegt ein Lichterklecks am Horizont: die alte Feste Akko, der letzte Stützpunkt der Kreuzfahrer im Heiligen Land. Neben uns liegen andere Schiffe. Mit Poltern und Schreien wird dort ausgeladen. Wagen rollen heran, zerlumpte Träger schleppen Säcke und Kisten. Nacht im Hafen.

Wie ich wieder einmal an dem streng bewachten Landungssteg vorbeistreife, fällt mir ein arabischer Soldat auf, der mit den Augen zwinkert und, als ich ihn erstaunt ansehe, vor mir hergeht. Dann biegt er um die nächste Ecke des Decks. Wie ich selbst zu der Stelle komme, winkt er verstohlen. Schließlich werde ich neugierig und folge ihm. Ein zweiter Araber hat sich jetzt dem ersten angeschlossen. Es geht noch um einige Ecken, dann eine Treppe hinunter. Im Dunkel zwischen Taurollen erwarten sie mich. Also, was gibt es? Der eine kann überhaupt nur arabisch, der andere radebrecht englisch. Mit viel Augenzwinkern und Gesten werde ich gefragt, ob ich etwa nicht von Bord gelassen wurde. „Warum wollt Ihr das wissen?" Nun, es gäbe vielleicht eine Möglichkeit, doch noch an Land zu kommen. Boot — gute Freunde — dunkel — Außenseite des Schiffes — der zarte Wink nach dem Bakschisch ist nicht mißzuverstehen.

Also Menschenschmuggel. Ich kann mir vorstellen, daß das Geschäft blüht. Wenn so ein armer Teufel von Einwanderer von der Kommission zurückgewiesen wird, nur die Rückfahrt vor sich sieht, das letzte Geld wird von der Schiffahrtsgesellschaft für die

Rückfahrt gefordert — muß er da nicht den Versuchern verfallen? Da drüben, nur wenige Meter entfernt, liegt das Land seiner Verheißung, dort wird ihn niemand mehr finden. Das letzte Geld — er wird dort schon weiterkommen. Er geht auf das Angebot ein, zahlt. Er ist sich dabei wohl selten klar, daß er damit sein Leben riskiert. Denn, wenn das Boot gesehen wird, so wird es von den Hafenwachen beschossen. Aber auch sonst ist er ja dann vogelfrei. Wer fragt nach einem verschwundenen armseligen Juden? Ich mache meinen Helfern klar, daß ich für ihr Angebot keine Verwendung habe. Mißtrauen, Wut und Angst spiegeln sich jetzt in ihren Augen. Wenn ich sie verraten sollte —! Ich beruhige sie und ziehe mich langsam in's Licht der Lampen zurück.

Das Tor nach Indien

Der Morgen kommt, mit ihm erwacht der Betrieb im Hafen. Die Lastträger laufen wieder einer hinter dem andern mit ihren Säcken über die Planken, die Kräne drehen sich und rollen, eine kleine Lokomotive schiebt Güterwagen bis an die Dampfer. Auch unser Auto wird jetzt von einem Kran erfaßt und auf den Kai geschwenkt. Mit viel Geschrei und wenig Hilfe begleiten die arabischen Träger das Manöver. Hinterher aber wollen sie alle ihr Bakschisch haben.

Nun müssen die Formalitäten für den Wagen erledigt werden. Die einzelnen Dienststellen liegen weit verstreut. Dazwischen gibt es jedesmal ein langes Laufen und Stolpern durch Sand und Steine, Bauschutt und Sonnenglut. Hin, zurück, wieder hin und noch einmal zurück. Aber dann haben wir alle Stempel zusammen. Jetzt kann es in die Freiheit gehen. Ein Restchen Benzin findet sich bald. Aber erst muß noch das Gepäck durch den Zoll und in den Wagen. Die Gepäckträger im Hafen sind organisiert. Ein Oberaufseher paßt auf. Trotzdem wird man noch genug geneppt. Wenn es nach den Trägern ginge, würden am liebsten zwei an einem Koffer tragen, statt umgekehrt. Eine Gruppe schleppt endlich unter Stöhnen das Gepäck zum Zoll. Einer davon spielt sich dabei als der Kommandierende auf und läßt sich

dafür ein gesondertes Bakschisch versprechen. Das kassiert er auch gleich ein. Er muß nämlich weg, plötzlich! Bald merkt man, warum. Denn kaum ist die Horde am Zollstand, da verlangt sie ihr Geld und verschwindet. Für den Weitertransport der kontrollierten Stücke zum Wagen mögen andere sorgen. Es sollen eben alle etwas verdienen. Und diese andern sind auch gleich da. Schon haben sie die Stücke gepackt und ich kann gerade noch verhindern, daß sie sie in eine der arabischen Droschken, die natürlich nur sie aussuchen dürfen, verstauen. Obwohl sie nur den halben Weg und die halbe Arbeit gemacht haben, verlangen sie nochmals die volle Gebühr und — selbstverständlich auch Bakschisch. Es kommt zu den üblichen Meinungsverschiedenheiten und aus dem Ehrentitel „Vater des Geldes" wird für mich schnell der minder ehrenvolle „Großvater des Geizes". Aber das darf man hier nicht tragisch nehmen. Schließlich findet unter Verwünschungen auf beiden Seiten doch eine Verständigung statt.

Aber froh sind wir doch, als wir uns endlich in unsern Wagen gerettet haben und durch das Hafentor entwischen können. Eine dunkel getönte Asphaltstraße nimmt uns auf. Jenseits des Gitters, das das Hafengelände abschließt, erheben sich vielstöckige Geschäftshäuser. Dreisprachige Aufschriften, englisch, arabisch und hebräisch, weisen auf die Probleme dieses Landes zwischen drei Völkern. In den Straßen am Hafen das gleiche Gemisch. Ostjuden im Kaftan, Westjuden modern europäisch gekleidet, Araber, teils in langen, gestreiften Röcken oder schwarzen, tiefhängenden Pluderhosen, teils in europäischer Kleidung, dazwischen schottisches Militär, in karierten Röckchen, das Stöckchen unternehmungslustig schwingend. Den Verkehr regeln jüdische und arabische Polizisten. Beide unterstehen dem Kommando der Engländer. Omnibusse rasen um die Ecken, teils mit arabischen, teils mit hebräischen Aufschriften. Die einen gehören Arabern und befördern auch meistens nur Araber, die andern mit den hebräischen Zeichen sind von jüdischen Gesellschaften für die Juden eingesetzt. Es wird kaum einmal vorkommen, daß ein Jude in einen arabischen oder ein Araber in einen jüdischen Autobus steigt.

Rund um die Stadt breitet sich eine ganz andere Landschaft

aus als um Jaffa. Statt der weitreichenden Ebene schiebt sich hier der Gebirgszug des Karmels bis ans Meer, wo er im Steilabfall jäh endet. Eichen und Pinien bedecken die Hänge. Am äußersten nördlichen Ende, die ganze Bucht beherrschend, liegt das Karmeliterkloster mit dem Leuchtturm, das Wahrzeichen Haifas.

Unten am flachen Hafenstrand beginnt das alte Haifa und zieht sich den Berghang hinauf. Auf halber Höhe liegt der neue, rein jüdische Stadtteil Hadar Hacarmel. Rechts, unterm Steilabfall des Karmels, hatten sich schon vor fünfzig Jahren deutsche Templer angesiedelt. Diese Stadtkolonie der Templer, die heute über 500 Bewohner hat, ist eine der Gründungen der um 1860 aus Württemberg ausgewanderten schwäbischen Bauern, die aus religiöser Überzeugung ihre neue Heimat in dem damals unter türkischer Herrschaft stehenden Heiligen Land suchten. Außer verschiedenen Stadtsiedlungen gibt es noch vier größere rein schwäbische Dörfer in Palästina, in denen es insgesamt über zweitausend schwäbische Bauern in beharrlicher Arbeit zu Wohlstand gebracht haben.

Jenseits des Hafens zieht sich die alte zusammengedrängte Araberstadt mit ihren Moscheen und Bazaren am Fuße des Berges entlang. An sie schließt sich das Zukunftsland der Industrien von Haifa. Die großen Shell-Tanks landeinwärts und die Doppelreihen der silberglänzenden Öltanks der „Iraq Petroleum Company" am Meer weisen den Weg. Hier endet die gewaltige Ölleitung, die aus den tausend Kilometer fernen Quellen hinter Mossul jährlich bis vier Millionen Tonnen Rohöl über viele Pumpstationen durch die Wüste ans Meer holt. Aber das Öl regiert hier nicht allein. Große, ewig qualmende Zementwerke, Eisengießereien und Maschinenwerkstätten breiten sich aus und sind doch nur ein kleiner Anfang dessen, was besonders von jüdischer Seite hier geplant wird.

Haifa ist der von Natur aus bestgeschützte Hafen an der Ostküste des Mittelmeeres. Eine starke Steinmole umzieht das Hafenbecken, dessen Fassungsvermögen hier im Osten von keinem andern Hafen übertroffen wird. Mächtige Krane stehen am Kai.

Hinter dem Industriegelände ist der neue Flughafen im Entstehen. Er soll mit denen von Lydda und Tiberias zu einem Zentrum des Flugverkehrs nach dem Osten werden.

Man nennt gern Palästina das Tor Englands nach Indien. Dann ist Haifa der Schlüssel zu diesem Tor. Der über fünfhundert Meter hohe Karmel stellt sich schützend vor den Hafen, und sein Kamm ist längst als idealer Platz für Befestigungen erkannt worden. Hier endet die Ölleitung aus dem Irak, von hier aus wird in absehbarer Zeit eine Straße oder ein Schienenstrang Palästina mit dem Persischen Golf verbinden. Schon heute führt der Luftweg mit seinen Dutzenden von Hilfsflugplätzen von hier über Rutbah nach Bagdad und von dort weiter nach Basra und Indien. Ob das zionistische Wirtschaftsexperiment in Haifa gelingen wird, mag eine Frage sein. Daß aber Englands politische und strategische Ziele hier verwirklicht werden, mag auch sonst geschehen was will, dürfte außer Zweifel stehen.

Einstweilen ist die jüdische Aktivität noch ungehemmt und überstürzt sich fast in Neugründungen und Neubauten. Im jüdischen Geschäftsviertel am Hafen und im Stadtteil Hadar Hacarmel herrscht eine reine Bauwut. Die Häuser schießen wie Pilze aus dem Boden. Zur Zeit hat Haifa über 80 000 Einwohner, davon die Hälfte Juden. Ihre geschäftliche Aktivität macht sie aber schon jetzt zu den fast alleinigen Herren der Stadt und drängt alle andern Firmen und Kaufleute vollkommen zurück. Denn Juden geben nur an Juden Aufträge, beschäftigen auch meist nur Juden. Noch kann sich die ansässige deutsche Industrie- und Geschäftswelt durch den starken Rückhalt der deutschen Kolonien im Lande und durch den Boykott der Araber gegen jüdische Unternehmungen halten, aber ihr Kampf ist nicht leicht. Das jüdische Haifa wächst von Tag zu Tag. Die großen und modernen Zementwerke arbeiten Tag und Nacht und können bei weitem nicht den Bedarf decken.

Seit der starken jüdischen Einwanderung nach 1933 gewannen mittel- und westeuropäische Lebensformen im jüdischen Sektor immer mehr an Einfluß und verdrängten die mehr puritanische Art der bisher hier lebenden Ostjuden. In der Herzl-Straße, der

Hauptstraße des jüdischen Viertels, kann man dieses Vordringen in der Form und Art der Geschäfte am besten erkennen. Während am unteren, älteren Ende der Straße noch die kleinen Geschäfte mit Landesprodukten überwiegen, rückt vom anderen Ende, wo auch die modernen Cafés ihre Türen geöffnet haben, der Typ des modern-europäischen Ladens mit entsprechender Schaufensterdekoration und großer Reklame immer weiter vor. Das zwangsweise ausgewanderte Westjudentum und der jüdisch-amerikanische Touristenstrom, die hinter diesen Erscheinungen stehen, sind ein zerstörendes Gift für den Zionismus Herzls, der durch Rückkehr zur bodenständigen Arbeit auf eigenem Boden das entwurzelte Judentum wieder festigen wollte. Die zionistischen Ostjuden, die in den Jahren vor 1933 hierher gekommen waren, hatten sich zu großen Teilen der Bodenarbeit wieder zugewandt. Aber die Auswanderer aus Deutschland, die „Januar-Zionisten", wie sie wegen der plötzlichen Entdeckung ihres zionistischen Herzens mit dem deutschen Umschwung von ihren eigenen Landsleuten in Palästina genannt werden, und die noch kapitalkräftigeren Juden Westeuropas und Amerikas, denen die Scheinblüte Palästinas als rettende Insel in der von Krisen durchschüttelten Welt erschien, fanden in den seltensten Fällen den Weg aufs Land, zu der harten Arbeit der Hände. Sie blieben lieber in Haifa, Tel Aviv oder Jerusalem. Da sie meist Geld mitbrachten, paßte sich die jüdische Geschäftswelt ihren Wünschen schnell an. Heute spricht man im jüdischen Viertel von Haifa mehr deutsch als hebräisch, in allen Cafés liegen deutschsprachige, wenn auch nicht gerade deutsche Zeitungen aus, denn die neuen Einwanderer können die hebräischen nicht lesen. Die neu errichteten Cafés sind so europäisch, daß man durch nichts daran erinnert wird, daß man doch eigentlich im Orient ist. Das Café „Vienna" in Haifa könnte man sich ebenso gut in Wien oder Budapest vorstellen. Die Musik spielt Lehar und Strauß, der jüdische Ober empfiehlt ... „einen echten Wiener Kaffee mit Schlag ..."

Unweit von Haifa liegen in den galiläischen Bergen zwei schwäbische Dörfer. Waldheim und Bethlehem heißen sie, obwohl dieses Dorf Bethlehem nichts mit dem gleichnamigen

biblischen Dorf südlich von Jerusalem gemeinsam hat. Beide Dörfer wurden neben zwei andern im Süden des Landes von den Templern, den schon erwähnten Schwaben, gegründet. Anfangs wollten die Schwaben in der damals noch völlig versumpften und von Malaria verseuchten großen Ebene Jesreel eine Ackerbaukolonie errichten. Aber Malaria und andere klimatische Krankheiten rieben sie fast auf. Hoffmann, der Führer der Kolonisten, bestimmte deshalb Haifa und später die südlich gelegenen Küstenplätze, auf deren Grund heute die deutschen Dörfer Sarona und Wilhelma stehen, zu Siedlungen. Erst Jahrzehnte später, um die Jahrhundertwende, versuchte man eine Neugründung in Galiläa. Diesmal stieg man aber nicht in die gefährliche Ebene, sondern blieb in dem zwar weniger fruchtbaren, dafür aber gesünderen Bergland. So entstanden die beiden Dörfer Waldheim und Bethlehem.

Heute wohnen fast zweitausend Schwaben in diesen vier Dörfern. Ihre heimatlichen Sitten haben sie ebenso wie ihre Heimatsprache treu bewahrt. In jahrzehntelanger Arbeit haben sie mit schwäbischer Zähigkeit aus sumpfigem Brachland und steinigen Feldern wertvollen Kulturboden geschaffen. Der Weltkrieg war für sie eine schwere Prüfzeit. Manches Dorf lag wochen- und monatelang in der Feuerlinie der Palästinafront. In den besetzten Gebieten wurden die deutschen Bauern ausgehoben und in die ägyptischen Internierungslager gebracht. Als sie dann Jahre nach dem Kriege zurückkehren durften, fanden sie die Felder verwüstet, die Häuser zerschossen oder beschlagnahmt. Aber mit schwäbischer Verbissenheit haben sie sich wieder emporgearbeitet. Die schmucken Bauernhöfe mit den roten Dächern könnten ebenso gut irgendwo in Schwabenland liegen, würden nicht Eukalyptusbäume, Palmen und Bananen den Besucher eines Bessern belehren. Auf pausbäckigen blonden Jungensköpfen sieht man bunte Schülermützen und in unverfälschtem Schwäbeln unterhalten sie sich mit ihrem Lehrer. Sogar die arabischen Knechte können schwäbeln. Im Gegensatz zu den jüdischen Kolonisten leben die Schwaben seit je im besten Einvernehmen mit der arabischen Bevölkerung. Denn während die jüdischen Siedler die arabischen

Fellachen nicht nur von Grund und Boden vertreiben, sondern ihnen auch jeden Arbeitsplatz streitig machen, gaben die deutschen Bauern den benachbarten arabischen Dörflern gut bezahlte Arbeit auf ihren Feldern und ihren Gehöften. So kommt es, daß die deutschen Dörfer wie Inseln des Friedens in einer von steter Spannung erzitternden Atmosphäre des Hasses zwischen Arabern, Juden und Engländern liegen.

Auf tausendjährigen Pfaden

Von Haifa nach Tel Aviv sind kaum 200 Kilometer. Aber der Tankwart, natürlich ein Jude, kratzt sich bedenklich am Kopf. Zu weit wär es natürlich nicht für eine Tagestour und der größte Teil des Weges wäre auch gut geteerte Straße. Aber ein Stück bei Tul Karem wäre sehr schlecht. Auch dürfte ich nicht in die Dunkelheit kommen, da in der dortigen Gegend eine Räuberbande ihr Unwesen treibe. Das sollte uns aber nicht abhalten. Die Sonne brütet gerade so richtig von oben herab, als wir losfahren. Auf glatter Asphaltstraße geht es ostwärts auf Nazareth zu. Trotzdem ist es besser, wenn man nicht zu schnell fährt, denn an irgend einer versteckten Ecke kann plötzlich die englische Verkehrspolizei auftauchen, die sehr scharf auf die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung achtet. Das ist auch sehr nötig, denn Juden wie Araber rasen selbst in den gefährlichsten Kurven wie Rennfahrer. Am schlimmsten wird es, wenn jüdische und arabische Autobusse sich gegenseitig überholen wollen. Jedem Mitteleuropäer müssen die Haare zu Berge stehen, wenn er diese wahnwitzigen Jagden einmal miterlebt. Da ist es verständlich, daß die Engländer wenigstens in der Nähe der Städte scharf durchgreifen.

Das graue, glatte Band der Landstraße schwingt in weit ausholenden Bogen aus der Ebene von Haifa in die galiläischen Berge hinein. Kaktushecken säumen die Straße ein. Auf den braungedörrten Feldern weiden schwarze kleine Ziegen. Von Zeit zu Zeit durchfahren wir ein arabisches Dorf. Weißgetünchte Steinhäuser

mit winzigen Fensterlöchern liegen hinter roh aufgeschichteten Steinwällen oder Kaktushecken. Holz ist hier fast unbekannt.

Nach einer Wegkreuzung taucht unten in einem Talkessel Nazareth auf. Wenn die Sonne auf seine weißen Steinhäuser strahlt, die wie Würfel aussehen, werfen sie das Licht grell und kontrastlos zurück. Nur selten belebt ein Baum das Bild dieser kahlen Öde. Nazareth ist ein stiller Ort. Außer verschiedenen Klöstern gibt es hier fast nur arme christliche Araber. Das anheimelndste ist das gute deutsche Hotel im Ort. Die einzelnen Klöster unterhalten für die gläubigen Fremden verschiedene Sehenswürdigkeiten. Da wird Marias Brunnen gezeigt, dort die Kellerwohnung der Heiligen Familie und anderes mehr. Außerhalb der Stadt aber liegt ein Friedhof auf halber Höhe des Berges, betreut von den Barmherzigen Brüdern im österreichischen Hospiz. Es ist der einzige deutsche Kriegerfriedhof Palästinas. In mehr als hundert Gräbern ruhen dort deutsche Helden, die bei dem Kampf auf fremder Erde für die Heimat ihr Leben verloren haben. Erst 1935 fand diese Stätte die ihr gebührende Umrahmung. Lange Jahre lagen die Gräber vieler deutscher Soldaten verstreut im weiten Land, während in Nazareth für einen Teil von ihnen, meist Kampfflieger, ein kleiner Friedhof errichtet worden war. Über den Gräbern standen dort verwitterte Kreuze aus zerbrochenen Propellern. So ergreifend ihre Form auch war, den zerstörenden Kräften der Natur hätten sie nur noch wenige Jahre standhalten können. Schon waren die Namen, die man in das Holz der Propeller eingeschnitten hatte, kaum mehr lesbar. Nun hat das Neue Reich ihnen und all den Andern, deren Gräber irgendwo im Lande verstreut gelegen hatten, eine würdige Ruhestätte auf dem Bergfriedhof bei Nazareth bereiten lassen.

Von Nazareth führt der Weg in steilen Kurven in die Ebene Jesreel hinunter. Hier liegt das Zentrum der jüdischen Landsiedlungen. Fast 10 000 Hektar Land hat der Jüdische Nationalfond aufgekauft und an jüdische Siedlergruppen in Erbpacht gegeben. Dieser Landkauf und die ihn begleitenden Umstände zeigen schon, wie nahezu unlösbar der jüdisch-arabische Konflikt in

Palästina ist. Das Land gehörte vorher zum größten Teil einer reichen Familie aus Beirut, den Soursouks, die es in all den Jahren an hunderte von arabischen Fellachen verpachtet hatte. Die hatten dann den Boden mit ihren armseligen Mitteln schlecht und recht bebaut. Mit ihren altmodischen Holzpflügen konnten sie ihn kaum aufritzen, und die Erträgnisse waren entsprechend kärglich. Die Soursouks verkauften dann das Land an die Juden. Sie hatten ein gutes Geschäft gemacht, denn die Juden bezahlten es teuer. Die armen arabischen Pächter aber wurden gekündigt und abgeschoben. Die bisherigen Besitzer sahen keinen Grund, sie zu entschädigen, die Juden auch nicht. So zogen hunderte von bettelarmen Fellachenfamilien in die Städte, wo sie das arabische Proletariat vermehrten. Mit ihnen verloren die Kaufleute von Nazareth, Dschenin, Beisan und den andern anliegenden arabischen Landstädten ihren Kundenkreis und verarmten ebenfalls. Denn die neuen jüdischen Siedler kauften nur bei Juden und lieferten ihre Produkte nach Haifa. Das war nach ihrer Meinung ihr gutes Recht. Aber die Araber sahen nur die eigene Not und als ihre Veranlasser die ins Land gekommenen Juden. Bei späteren Landverkäufen verlangte deshalb die Mandatsregierung, daß frühere Pächter durch neues Land entschädigt würden. Aber auch diese Maßnahme half nicht immer, besonders seit alles gute Land in festem Besitz war. Das verbliebene Regierungsland verlangte aber schwerste Aufschlußarbeit.

Rechts und links von der Straße liegen die jüdischen Siedlungen, Gruppen von kleinen weißen Häusern, in der Mitte meist ein mehrstöckiger, wuchtiger Bau, das Gemeinschaftshaus für die Kinder, in Zeiten der Gefahr zugleich der befestigte Zufluchtsort für alle Bewohner. Die asphaltierte Straße ist in ausgezeichnetem Zustand.

In Afule kreuzen wir die Bahnlinie Haifa—Damaskus. Afule sollte nach dem Willen der jüdischen Grundstücksspekulanten das städtische Zentrum des ganzen Siedlungslandes werden. Aber die Nähe Haifas brachte das Projekt zum Scheitern. Man hatte die künftige Stadt schon amerikanisch großzügig vermessen, hatte sogar mit dem Bau eines Theaters begonnen. Da zeigte sich, daß

sich wirtschaftliches Neuland nicht gegen alle Vernunft in falsche Bahnen zwingen läßt. Bei der Nähe des aufstrebenden Haifas bestand einfach kein Bedarf für eine städtische Siedlung. Afule blieb unvollendet, ein Monstrum, eine moderne Ruine. Es ist Halteplatz der Überland-Lastzüge, aber nicht mehr. Die Bodenspekulanten werden sich inzwischen entweder umgebracht oder entschädigt haben.

Die Straße wendet sich jetzt südwärts, auf das Gebirge Ephraim zu. Hier endet das Gebiet der jüdischen Kolonien. Dschenin ist wieder ein rein arabischer Ort. Die Stadt war während des Weltkrieges der Hauptstützpunkt unserer Flieger. Ein von der Jagdstaffel 303 errichteter breiter Stein-Obelisk hält noch heute die Erinnerung an die schweren Kämpfe der Palästinafront wach.

In Dschenin ist die Obstschranke. Das heißt, es darf kein Obst und kein Gemüse aus dem Norden nach dem Süden geschafft werden. Denn im Norden Palästinas herrscht eine Obstkrankheit, die aus Syrien eingeschleppt war. An den Früchten zeigen sich kleine schwarze Flecken. Sie sind zwar völlig harmlos, man kann sie sogar mühelos mit dem Fingernagel von der Frucht ablösen. Trotzdem setzen sie durch diesen Schönheitsfehler den Exportwert der Früchte herab. Die großen Obstkulturen des Südens sind noch frei von dieser Krankheit und die Verwaltung tut, was sie kann, um die Ausbreitung nach Süden zu verhindern. In Dschenin ist deshalb eine Schranke über die Straße gelegt, die der arabische Beamte erst entfernt, wenn er sich überzeugt hat, daß man keine Früchte mit sich führt. Auch wir werden genau befragt, ehe der Weg uns freigegeben wird.

Gleich hinter Dschenin windet sich die Straße aufwärts in die Berge. Seitlich zieht eine Kamelkarawane ihres Weges. Sie meidet die Straße und geht abseits auf tausendjährigem Pfad durch das kahle Hochland. Ein Tier folgt dem andern, durch ein kurzes Halfter mit ihm verbunden. Langsam zieht die Karawane vorbei, mit dem unerschütterlich zielsicheren Schritt einer alten Kultur. Hier ist nichts von der Hast des Westens. In unermüdlicher Ausdauer setzen die Kamele Fuß vor Fuß. Tage, viel-

leicht Wochen werden vergehen, ehe sie ihr Ziel erreichen, aber sie werden es sicher erreichen.

An den Hängen der Seitentäler ziehen sich Steinterrassen entlang, Zeugen der einstigen Fruchtbarkeit dieses Landes, das heute kaum mehr einigen Olivenbäumen Nahrung geben kann. Wo früher Wälder ihre Schatten über eine fruchtbare Erde gebreitet haben, liegen jetzt nur Steine, große, kleine, ganz kleine, aber eben nur Steine. Die Erdkrume haben tausend Regengüsse ins Tal und in die Küstenebene geschwemmt, seit die Wälder abgeholzt wurden. Jetzt versucht man die Wiederaufforstung des Landes. Die Versuche sind nicht vergeblich, aber sie verlangen Zeit, Geduld und viel Geld. Das Abholzen war entschieden einfacher.

Manchmal begegnen uns Autobusse der verschiedenen Transportgesellschaften. Die Juden, als die finanzkräftigen, jagen mit ihren modernen Reiseautobussen über die Berge, während die Araber selbst die ältesten Vehikel noch auf die Beine bringen. Klappernd, mit wehenden Vorhängen, bis aufs Dach vollgestopft mit Menschen und Gepäckstücken, versuchen sie es den Juden an Geschwindigkeit wenigstens gleichzutun, wenn sie sie schon nicht überholen können. Das verlangen die Ehre ihrer Gesellschaft und die anfeuernden Rufe der Passagiere.

Vor uns teilt sich der Weg. Links führt die gute Asphaltstraße weiter nach Nablus und Jerusalem. Aber unser Weg führt nach rechts in die berüchtigte Zone von Tul Karem. Anfangs ist noch kein großer Unterschied festzustellen. Nur die Autos werden seltener und die kleinen braunen Esel der Fellachen häufiger. Das ist schon eine Gefahr. Esel sind bestimmt nicht dumm. So ein Esel allein wüßte sicher, wie er sich zu einem vorbeifahrenden Auto einzustellen hat. Aber leider ist er nie allein. Hinter ihm trottet meist ein halb schlafender Fellachenjunge, der, durch das Auto erschreckt, auf den Esel einschlägt und ihn dadurch rebellisch und unberechenbar macht. So ist jede Vorbeifahrt an einem Esel ein neues Wagnis.

Bis nach Tul Karem, einem großen und doch stillen arabischen Dorf mit vielen Kaktushecken und Steinwällen ist die Straße

noch gut. Nachdem wir die staubigen Gassen des Dorfes durchfahren haben, finden wir am andern Ausgang aber eine nur noch schlecht gepflegte Straße. Auch diese Fahrgelegenheit verschwindet jedoch nach kurzer Zeit. Ein Schild und einige Balken setzen uns davon in Kenntnis, daß die Straße gesperrt ist. Man sollte annehmen, wegen Bauarbeiten. Die Straßendecke ist auch aufgerissen und an den Seiten liegen Steine zum Bau aufgestapelt. Arbeiter sind aber nirgends zu sehen. Später erfahren wir die Geschichte dieses merkwürdigen Straßenbaues. Palästina hat nur eine Bahnlinie von Bedeutung, das ist die Nord-Süd-Verbindung von Haifa über Lydda nach Kairo mit Abstechern von Lydda nach Jerusalem und Jaffa. Im übrigen hat die britische Mandatsregierung seit Kriegsende für ein ausgezeichnetes Straßennetz gesorgt. Die Folge war eine starke Motorisierung und Abwanderung des gesamten Verkehrs von der Bahn zur Straße. Wo keine Bahnverbindung bestand, war der Motor begrüßt worden. Aber zwischen Jaffa und Haifa richtete er die staatliche Bahnlinie einfach zugrunde. Die Autobus-Unternehmungen waren billiger, bequemer und schneller. Da begann man die Straße Jaffa—Haifa an ihrer unwegsamsten Stelle umzubauen. Das heißt, man sperrte sie, riß sie auf — und ließ sie so erst mal Jahr und Tag liegen. Über dreißig Kilometer führte die Umleitung und als wir sie jetzt befahren mußten, verstanden wir, warum seitdem der Autobusverkehr wieder eingeschlafen ist und die Reisenden lieber mit der Bahn fahren, wenn sie von Jaffa oder Tel Aviv nach Haifa wollen.

Straße oder Weg sind verschwunden. Wir sind auf ein Feld gekommen, auf dem hundert Spuren sich verschlingen und wieder auseinanderführen. Die Berge liegen hinter uns, wir wühlen uns durch den weichen Boden der Küstenebene. Jetzt stoßen wir auf die Eisenbahnlinie und müssen immer wieder ihren Fahrdamm kreuzen. Einmal von links nach rechts, dann von rechts nach links. An sich wäre das nicht weiter schlimm, denn es fahren kaum drei Züge im Tag, und die sieht man schon von weitem herankeuchen. Aber der Bahndamm liegt einen guten Meter höher als die Felder. Kommt nun so eine Überquerung, so muß man

mit einem einzigen Schwung den Wagen zur Böschung hochreißen. Der Damm trägt ein einziges Schmalspurgleis. Deshalb fällt oder kippt man sofort wieder den Meter auf der andern Seite herunter. Wahrlich eine Art Geländefahrt!

Während wir wieder und wieder mit dem Kopf gegen das Verdeck fliegen und die Federn des Wagens eine Zerreißprobe zu bestehen haben, sinkt die Sonne immer tiefer. Um uns sind immer noch braungedörrte, abgeerntete Felder, in der Ferne taucht hier und da ein kleines Fellachendorf auf. Sonst nichts. Mir fallen die Räubergeschichten wieder ein. Ich weiß, daß sie kein Märchen sind. Überfälle auf einzelne Wagen in der Dämmerung sind hierzulande keine allzu große Seltenheit. Meist sind es Freischärler, die es auf jüdische oder englische Fahrzeuge abgesehen haben. Ich habe aber keine Lust, ganz gleich unter welchem Motto, mindestens um Gepäck, Kleider und Stiefel erleichtert zu werden. Der Beweis, daß es wohl ein Irrtum wäre, dürfte im entscheidenden Moment schwer zu erbringen sein. Trotz der Berg- und Talfahrt trete ich auf den Gashebel. Auf einmal Halt! Im letzten Augenblick sehe ich im Staub vor mir eine schmale, kaum halbmetertiefe Rinne quer über den Weg laufen. Ich bremse noch mit aller Kraft, der Wagen rollt bis zur Rinne, steht — und rutscht im letzten Augenblick doch hinein! Gerade bis zur Achse. Der Graben scheint für die Räder wie auf Maß gearbeitet zu sein. Es gibt kein vor oder zurück.

Eine Autofalle also. Die Sonne schimmert schon gelblich, die Schatten wachsen ins Endlose. Ich stehe vor der Bescherung. Wie lange wird es wohl dauern, bis die „Interessenten" nach ihren Opfern sehen werden? Vielleicht war es doch unklug, so allein durchs Land zu fahren. Wie ich wieder einmal den Weg zurückschaue, taucht in der Ferne eine Staubwolke auf, ein sicheres Zeichen, daß dort ein Wagen fährt. Wie er näher kommt, entpuppt er sich sogar als Lastwagen, was sich bald als besonderes Glück erweist, denn Lastwagen haben — wenn überhaupt — dann vernünftige Wagenheber. Mit unserm kleinen Heber war in dem weichen Boden und bei der Tiefe des Grabens ohnehin nichts zu machen gewesen. Der Fahrer hält auch sofort und kommt heran.

Ein Wink, ein paar Worte an seine arabischen Mitfahrer und schon schleppen sie den schweren Heber des Lastwagens heran. Der Wagen wird in mehreren Etappen hochgewunden und immer wieder mit Erde und Steinen gestützt. Nach fünf Minuten ist er draußen. Ich kann ihn zurückfahren und die Stelle umgehen. Der Graben erwies sich bei genauer Betrachtung tatsächlich als einwandfreie Autofalle. Er zog sich fast vier Meter weit quer zur Fahrtrichtung und war durch leichte Erhöhungen an den Rändern noch besonders gegen zu frühe Sicht geschützt. Der Lastwagenführer ließ es sich nicht nehmen, uns bis zum Ende der Umleitung als Führer zu dienen.

Tel Aviv

Inzwischen ist die Sonne endgültig verschwunden. Mit einer in unsern Breiten unbekannten Schnelligkeit breitet sich die Dämmerung aus. Jetzt sind wir auch wieder auf einer Asphaltstraße, die uns ganz plötzlich aus dem Sand entgegengewachsen war. Abgestumpft durch die ewige sandige Berg- und Talfahrt waren wir wieder einmal eine etwa halbmeterhohe Böschung emporgefahren und befanden uns dann plötzlich auf einer spiegelglatten Straße. Die Verbindung zur zivilisierten Welt schien also wiederhergestellt.

Rechts und links umsäumten Orangenhaine die Straße. Eine neue gleichförmige Musik begleitete uns hier. „Plung ... Plung ... Plung ...", das war das monotone Lied der Pumpen, die in der Küstenebene dauernd das Wasser für die Orangenplantagen fördern müssen. Lichter tauchen aus der Finsternis, Häuser, Geschäfte. Das ist Petarch Tikwah, eine der ältesten jüdischen Kolonien im Lande, fast fünfzig Jahre alt. Hinter dem Ort aber sieht man den Widerschein einer großen Stadt am Nachthimmel, das ist Tel Aviv. Palmen stehen an der Straße, hinter Eukalyptuswäldchen schimmern die Lichter kleiner Siedlungen durch. Wir durchfahren hier die fruchtbarsten und dichtest besiedelten Teile des Landes. Autos und Lasttiere bevölkern die Straße, die Häuser schließen sich enger zusammen. Rechts liegt ein

großes Elektrizitätswerk. Aus den weiten Hallen dröhnt das Brummen der Maschinen, über hohe Masten und glänzende Isolatoren huschen spiegelnde Lichter.

Auf einmal stockt der ganze Verkehr. Die Straße ist verstopft, Auto steht hinter Auto. Weit vorn ist eine Bahnschranke gesperrt. Aber gleich gründlich. Obwohl wir in der ganzen Wartezeit einen einzigen Zug vorbeifahren sehen, und nur zwischendurch noch manchmal Wagen rangiert werden, müssen wir gut zwanzig Minuten vor den Schranken warten. Das ist wohl die Rache der Eisenbahn an den Autos, die ihr das Lebenslicht beinahe ausgeblasen haben. Von Zeit zu Zeit schrillt ein Hupenkonzert der wartenden Fahrer auf. Daran erkennt man, daß hier Juden warten, ungeduldige Westländer. Ein Orientale würde sich hinsetzen und warten: „Insch'allah!" „Wenn Gott es will . . ." Eigentlich hätte der Orientale hier auch recht; denn all das Hupen hilft doch nichts. Endlich nach zwanzig Minuten ist es der Bahnverwaltung gefällig und wir dürfen weiter.

Schon wenige Minuten später umfängt uns eine Betriebsamkeit, die alles andere eher als orientalisch ist. Autos, Radfahrer, Fußgänger drängen sich durch die breiten Straßen, alle in europäischer Kleidung. Hell erleuchtete Schaufenster, europäisch oder amerikanisch anmutende Bauten zu beiden Seiten der Straße: das ist Tel Aviv, die Judenstadt.

Hier ist das große Einfalltor in das jüdische Palästina. Tel Aviv, auf deutsch „Frühlingshügel", ist der Schmelztiegel, der aus West- und Ostjuden Palästinenser machen soll. Hier werden alle Arten von Juden aus der ganzen Welt an den Strand gespült, und in dem großen Kessel Tel Aviv wird alles um und um gerührt.

Vor dreißig Jahren wollten hier die Juden aus Jaffa sich eine Vorstadt bauen. Heute hat Tel Aviv weit über 100 000 Einwohner und hat Jaffa längst überflügelt. Von Jahr zu Jahr, von Monat zu Monat schnellte die Einwohnerzahl empor, keine Statistik konnte schnell genug mitkommen, seit mit der Einwanderungswelle nach 1933 Monat für Monat tausende von Juden hier an Land gingen und für's erste wenigstens in Tel Aviv hängen blieben. Tel Aviv wuchs von Tag zu Tag. Selbst der



Transjordanische Beduinen, die die Not und Dürre über den Jordan nach Palästina getrieben hat.

Während die Juden in der reichen Küstenebene moderne Städte und Plantagen errichten, leben die Araber, die bisherigen Herren des Landes, im kahlen Bergland, wo nur an einem Ueberfluß herrscht: an Steinen in allen Größen.



Die transjordanische Stadt Es Salt schmiegt sich zwischen die braungedörrten Berghänge.



Ihm scheint das Handeln immer noch einträglicher als die Arbeit am Grund und Boden.

jüdische Bürgermeister hätte die jeweilige Bevölkerungszahl nicht genau angeben können. Hier wohnen nur Juden, arbeiten nur Juden, handeln, baden, tanzen nur Juden. Alle Aufschriften sind hebräisch, alle Zeitungen. Die Schrift, die hier im Lande als neuhebräisch ohne Vokalzeichen gebraucht wird, ist fast so schwierig zu entziffern, wie etwa chinesisch. Eine Speisekarte in Tel Aviv ist ein Preisrätsel, wobei sich das Rätsel nicht allein auf die Preise bezieht.

Tel Aviv hat die Bausucht. Es baut in einem Monat mehr, als eine andere Stadt in einem Jahr. Die erste Folge ist, daß man selten eine Straße findet, in der sich der Bauschutt nicht breit macht. Und überall Asphaltarbeiter! Irgendwo scheint es immer etwas zum Asphaltieren zu geben. Asphaltfässer gehören ebenso zum Bild dieser Stadt wie die halbfertigen Häuser, die im Parterre schon bewohnt sind, während im ersten Stockwerk noch gebaut wird und im zweiten die Wände gegossen werden sollen.

Es herrscht aber auch eine chronische Wohnungsnot. Wenn ein Einwanderer eine Wohnung mieten will, setzt er sich mit einem Bauherrn in Verbindung, von dem er gehört hat, daß er ein Haus zu bauen beabsichtigt. Manchmal wird der Grund bereits erworben sein, häufiger wird der Bauherr auch dazu schon das Geld des neuen Mieters brauchen. In jedem Falle muß der erst einmal die Miete für ein halbes oder ganzes Jahr vorausbezahlen. Dann erst hat er die Aussicht, in einigen Monaten in das Haus einziehen zu können. Wenn der Bauherr genug solcher Mieter gefunden hat, geht das Bauen selbst sehr schnell. Die Qualität der Arbeit ist entsprechend schlecht; die meisten Arbeiter sind ungelernte Kräfte, die nur der hohe Lohn angelockt hat. Wenn die Mieter einziehen, werden wohl auch die Fenster noch keine Rahmen haben und die Treppe noch kein Geländer, aber die Mieter werden froh sein, daß sie wenigstens in ihren eigenen vier Wänden wohnen. Die Mietpreise sind entsprechend hoch, und es ist keineswegs eine Seltenheit, wenn ein kleiner Angestellter die Hälfte seines Einkommens für ein winziges Zimmerchen anlegen muß.

Über die Geschäftspraxis der Grundstücksspekulanten in Tel Aviv wird die folgende Geschichte erzählt. Ein Mann wollte

einen Laden mieten. Er war neu ins Land gekommen, hatte aber von dem Spekulationstalent seiner eingesessenen Rassegenossen genug gehört, um besonders vorsichtig zu sein. Er wollte also nur einen Laden mieten, der schon stand. Da er die Miete für ein Jahr vorausbezahlen mußte, machte er einen Vertrag, in dem er sich nach allen Seiten, für alle Wenn und Aber schützte. Endlich wußte er keine Möglichkeit mehr, die er nicht im Vertrag vorgesehen hätte. Also unterschrieb er und zahlte. Dann ging er in ein Café, wo er einen Bekannten traf. Er erzählte von seinem Abschluß. „Gott, der Gerechte", rief der, „das Haus wird doch in einem Monat abgerissen!" . . .

Tel Aviv hat einen breiten, guten Strand. Das warme Klima gestattet bis zum Dezember das Baden im offenen Meer. Besonders am Schabbat, dem jüdischen Wochen-Feiertag, gleicht der Strand einem wimmelnden Ameisenhaufen. Kilometerweit reiht sich Strandkorb an Strandkorb. Dafür ist die übrige Stadt wie ausgestorben. Keiner der sonst so zahlreichen Autobusse ist zu sehen, nur hier und da zuckelt eine arabische Pferdedroschke durch die stillen Straßen. Der jüdische Schabbat ist ein guter Geschäftstag für die Araber, die dann aus Jaffa herüberkommen. Denn am Schabbat rührt kein Jude eine Arbeit an. Und während an den Wochentagen in Tel Aviv jede Arbeit, jedes Geschäft nur von Juden verrichtet wird, kommen in ruhigen Zeiten am Schabbat arabische Händler, Limonadenverkäufer, Schuhputzer und Droschkenkutscher in die Stadt und können konkurrenzlos arbeiten. Auch arabische Straßenreiniger geben dann manchmal ein Gastspiel.

Diese Einhaltung der Schabbatruhe ist auch einer der innerzionistischen Streitpunkte. Die streng orthodoxen Juden der „Agudas" ziehen am Freitag abend bei Sonnenuntergang durch die Straßen, entlocken alten Posaunen seltsame Töne und fordern von den jüdischen Arbeitern die sofortige Einstellung der Arbeit. Die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter sind aber alles andere als orthodox, und es ist kein seltener Fall in den Straßen Tel Avivs oder Jerusalems, daß Schofarbläser in Kaftan und schwarzen Samthut sich mit kommunistischen Arbeitern in Bluse und Schirmmütze durch lautes Geschrei und handgreifliche Ar-

gumente über Wert und Unwert der Schabbatruhe auseinandersetzen.

Überhaupt ist in Tel Aviv immer „was los". Ein englischer Richter der Mandatsverwaltung nannte sie — sicher aus bester Erfahrung — die unruhigste Stadt Palästinas. Hier prallen die innerjüdischen Gegensätze in rücksichtsloser Schärfe aufeinander. Es gibt keine Parteischattierung vom extremsten jüdischen Faschisten bis zum treuen Moskaujünger, die nicht vertreten wäre. Wirtschaftsparteien, Handwerkerparteien, Pflanzerverbände, Gewerkschaften, alles ist da. Man sollte meinen, in Palästina wären nur Zionisten, also Anhänger der Idee des Gründers Herzl, die sich in Palästina durch Rückkehr zur Arbeit des Bodens die Heimat erarbeiten wollen. Weit gefehlt! Da gibt es die orthodoxen Gruppen, für die zwar Palästina das Gelobte Land, die Zionisten und ihre Ideen aber ärgerliche Greuel sind. Dann gibt es zahlreiche Kommunisten, die sich auch nicht für die nationalistischen Ideen Herzls erwärmen können. Sie bilden die einzig jüdische Gruppe, die Schulter an Schulter mit arabischen und armenischen Kommunisten zusammenarbeitet. Und dann ist noch eine Gruppe da, die eigentlich alle zusammen als störenden Fremdkörper empfinden: die „Jekes", die aus Deutschland seit 1933 zugezogenen Juden. Niemand liebt diese „Januarzionisten", und sie selbst schließen sich auch nirgends an, sondern haben sich ihren eigenen Verein aufgezogen, die „Olej Germania". Es scheint ihr Fluch zu sein, daß sie sogar unter ihren eigenen Rassegenossen als destruktives Element empfunden werden. Denn jeder Zionist in Palästina weiß, daß nicht die innere Überzeugung sie nach Palästina geführt hat, sondern äußerer Drang. Sie kamen mit ihren Fünfzimmerwohnungen, mit Teppichen und Autos hier an und dachten nicht daran, auf's Land zu gehen, um als Bauer oder Landarbeiter zu leben. Sie hatten ihr Geld mitgebracht und wollten es arbeiten lassen. Tausenderlei Unternehmungen wurden gegründet, alles sollte im Lande selbst erzeugt werden. Wirtschaftliche Überlegungen spielten kaum eine Rolle. Durch die Zehntausende von Einwanderern aus den westlichen Ländern, die meist mehr oder weniger Geld mitbrachten, wurde ein künstlicher Wirtschaftsaufschwung geschaffen, der schein-

bar das Goldene Zeitalter für das jüdische Palästina anbrechen ließ. Daß es ein Kartenhaus war, das früher oder später zusammenstürzen mußte, schien niemand für möglich zu halten. Dabei war die Handelsbilanz Palästinas, eines an sich bitterarmen Landes Jahr für Jahr erschreckend passiv. Ausfuhr und Einfuhr verhielten sich auch in diesen Glanzzeiten wie eins zu fünf. Nur die immer neuen Kapitalien der vermögenden Einwanderer und des amerikanischen Judentums, das seinen Zionismus durch „Kapital-Einwanderung" bewies, konnten den Ausgleich schaffen. Aber gerade diese Einwanderer und Geldgeber waren der größte Unsicherheitsfaktor des Landes. Denn sie kamen ja nicht, um das Land aufbauen zu helfen mit ihrer Hände Arbeit, sondern nur, weil in Palästina die einzige Konjunktur für sie und ihr Geld zu sein schien. Daß jede kleinste Störung sie sofort zur Flucht und damit zum Abzug ihres mitgebrachten Kapitals veranlassen könnte, schien niemand zu glauben.

Als wir nach Tel Aviv kamen, lebte es gerade auf dem Höhepunkt seines Gründungstaumels. Der Baugrund war teurer als in Berlin, die Mieten fast unerschwinglich. Die gutbezahlte Bauarbeit in der Stadt lockte alle Arbeitskräfte an und entblößte die landwirtschaftlichen Bezirke. Während die Arbeiter und kleinen Angestellten aber trotz dieser Konjunktur für ihr Geld nur kümmerlich leben konnten, da schon ein kleiner Wohnraum mitunter die Hälfte ihres Lohnes verschlang, traf man am Badestrand mit seinen modernen Cafés und in den Nachtlokalen das alte Berlin-W wieder. Hier saß ein elegantes Publikum, dessen Umgangssprache nicht hebräisch, sondern deutsch war, und deren Gesprächsthemen sich in Börsenkursen, Grundstückspreisen und politischen Debatten erschöpften. Sie saßen jetzt zwar nicht mehr im „Romanischen" sondern im „Tarschisch" oder bei „Käte Dan", aber das Bild war das gleiche, wenn es auch nicht das geringste mit dem übrigen Teil der Stadt gemein hatte, der vom Arbeiter mit Bluse und Mütze beherrscht wurde.

Und doch gibt es Juden, die es nicht acht Tage hier aushalten! Eine wohlhabende jüdische Familie aus Berlin war mit Möbellift und Schoßhund nach Palästina ausgewandert. Das gute Hündchen

hatten sie gleich mitgebracht, die Möbel trafen erst acht Tage später ein. Diese acht Tage hatten der anspruchsvollen „Auswandererfamilie“ genügt. „Nein, lauter Juden, das kann man doch nicht aushalten! Und dann dies primitive Leben! Dem Hund bekommt das Klima auch nicht!“ Sie ließen ihre Lifts erst gar nicht ausladen und fuhren mit demselben Dampfer wieder nach Europa.

Als wieder einmal die Klagen der Araber über die illegale Einwanderung zu laut geworden waren, bemühte sich die Mandatsverwaltung um die Aufstöberung „vergessener“ Touristen, um sie auszuweisen. Die meisten waren natürlich in Tel Aviv untergetaucht. Da ihnen nicht anders beizukommen war, wurden für die Anzeige Prämien ausgesetzt. Die jüdischen Spitzel bekamen gute Arbeit, aber die ganze Aktion blieb doch ein Schlag ins Wasser. Sie führte nur zu schweren Zusammenstößen zwischen der Polizei und den Juden, die sich zwar die Prämie für die Anzeige verdienten, die eingefangenen „Touristen“ aber dann beim Transport durch die Stadt wieder befreiten. Während der Fahrt hatten die „Opfer“ ein großes Gejammer erhoben, worauf die Wagen von den Juden drohend umstellt wurden. Ehe die wenigen Polizisten Hilfe herbeiholen konnten, waren die Häftlinge samt und sonders entwischt. Schließlich mußten gegen die gewalttätig gewordenen Juden Panzerwagen eingesetzt werden.

Auch sonst ist Tel Aviv selbst in den sogenannten ruhigen Zeiten, wenn nicht gerade größere Differenzen mit der arabischen Mehrheit des Landes zu Aufruhr und Totschlag führen, keineswegs eine ruhige Stadt. Politischer Terror, ja sogar Mord sind nicht selten, und die kleinen Unruhen mit gegenseitigem Boykott und Streik beachtet man schon fast gar nicht mehr. Revisionisten, so heißen die jüdischen Faschisten, marxistische Gewerkschaftler und Kommunisten haben alle ihren Hauptsitz in Tel Aviv und sorgen für dauernde Bewegung. Auch die militärische Selbstschutz-Organisation der Juden, die „Hagana“, die mit stillschweigender Duldung der Engländer in den letzten Jahren zu erheblicher Stärke ausgebaut wurde, überzieht von Tel Aviv aus alle Siedlungen mit ihrem Netz. Die Fäden ihres Politischen Nachrichten-

dienstes reichen sogar über Paris und London bis nach New York. Das alles agitiert, wirbt und streitet innerhalb der Stadtgrenzen Tel Avis.

Orangensegen und Orangensorgen

Nördlich von Tel Aviv dehnen sich die großen Orangenplantagen in der Küstenebene aus. Sie sollen unser nächstes Ziel sein. Bis hinter Petarch Tikwah haben wir eine gute Asphaltstraße unter uns. Aber dann ändert sich der Weg. Wir kommen in ein Gebiet armer arabischer Pächter. Da hat es sich weder für Juden noch Engländer gelohnt, eine Straße anzulegen. Durch den tiefen weichen Sand ziehen sich stark ausgefahrene Fahrspuren schwerer Omnibusse. Da ihre Spurbreite wesentlich größer ist als die unsers kleinen Wagens, pflügen wir dauernd mit einem Rad im tiefen Sand. Bis zu der Siedlung Kfar Saba kämpfen wir uns durch, dann geben wir es auf. Man soll von einem Wagen nicht mehr verlangen, als er billigerweise leisten kann. Und wenn er erst wie hier mit Federn und Differential im Sand schleift, dann soll man eben Schluß machen.

So lassen wir unsern treuen Begleiter vor einem sogenannten Gasthof zurück und vertrauen uns einem der Siedlungsautobusse an. Der weitere Teil der Wegstrecke wird eher noch schlechter als vorher. Wir fahren jetzt zeitweilig durch fußtiefe Wasser- und Schlammtümpel. Das schmutzige Wasser spritzt bis zu unsern Fenstern hoch. Mehrmals zwängt sich der Autobus durch die engen Gassen eines Fellachendorfes zwischen Steinwällen und Kaktushecken. Die meisten unserer Mitreisenden sind Fellachen aus den umliegenden Dörfern. Mir gegenüber sitzen einige Araberinnen. Die ganz alten sind nicht mehr verschleiert, obwohl man es gerade bei ihnen begrüßen würde. Die andern sind oft ein einziger Stoffballen. Eine wendet sich sogar während der ganzen Fahrt von uns weg zum Fenster hinaus, damit wir ja nichts von ihrem Gesicht erhaschen können. Dazu wimmelt eine ganze Gruppe schmutziger Kinder im Wagen herum. Eine der alten Frauen hat ein kleines Kind auf dem Arm. Dem sitzen dauernd die Fliegen

in den Augenwinkeln, ohne daß sie jemand verjagen würde. Von einer offenen Wunde am Bein sind sie überhaupt nicht wegzubekommen. Der Wagen schaukelt erbärmlich. Ein kleines Mädchen wird „autokrank". Es waren schon vorher bedenkliche Düfte, die uns umschwebten, aber jetzt wird es zuviel. Auch wir hängen die Köpfe zum Fenster hinaus.

Alle Leiden haben einmal ein Ende. Die Bäuerinnen steigen in ihrem Heimatdorf aus, das kleine Mädchen entrichtet dem Autobus noch einmal ihren Tribut, diesmal Gott sei Dank draußen, und wir fahren erleichtert weiter. Die Endstation ist die jüdische Siedlung Tel Mond. Sie liegt, wie die meisten jüdischen Kolonien, auf einer leichten Anhöhe. In der Mitte der Siedlung erhebt sich ein massiver, zweistöckiger Bau, das Kinderhaus. Seit den großen Unruhen im Jahre 1929, in deren Verlauf mehr als eine jüdische Siedlung von den Arabern dem Erdboden gleichgemacht worden war, besitzen fast alle jüdischen Kolonien so ein festes, mehrstöckiges Haus, das in ruhigen Zeiten als Kinderhaus verwendet wird, in Zeiten politischer Spannung aber den Bewohnern der Siedlung als Zuflucht dient.

Am Rande der Siedlung liegt der große Wasserturm. Wasser gehört nun einmal in erster Linie zum Orangenbau. Rund um die Kolonie, soweit das Auge reicht, steht Orangenstrauch an Orangenstrauch. Wie Soldaten stehen sie in Reih und Glied, zum Abzählen bereit. Meist sind es tragende Gärten, also Pflanzungen, die mindestens schon sechs Jahre alt sind.

Wir gehen jetzt durch die Reihen. Um jeden Strauch ist ein kleiner Wall errichtet, zu dem ein schmaler Wassergraben führt. Jeder Strauch muß täglich reichlich Wasser erhalten. Zu diesem Zweck läßt man durch den Zuführungsgraben solange Wasser zulaufen, bis das Wasser die Höhe des Walles erreicht hat. Dann wird der Graben vor dem Eintritt zum Wall abgesperrt und das Wasser dem nächsten Strauch zugeführt. Der Boden ist lehmig und rötlich gefärbt. Da er täglich unter Wasser gesetzt wird, klebt er uns sofort in riesigen Klumpen an den Schuhen. An den Sträuchern hängen jetzt im Frühherbst die fast erntereifen Orangen. Sie sind zwar noch grün, schmecken aber schon ganz an-

genehm und müssen auch in diesem Zustand abgeerntet werden. Ihre goldgelbe Farbe erhalten sie erst auf der Reise zum Verbraucher.

Zu jedem solchen Orangengarten, der hier Pardeß heißt, gehört ein Sortier- und ein Packraum. Vielfach werden dabei ganz moderne Sortiermaschinen verwandt. Die Früchte rollen an verschieden großen Öffnungen vorbei, um schließlich in der ihrer Größe entsprechenden zu verschwinden. So werden sie nach der Größe sortiert. Die Früchte gleicher Größe werden dann in Kisten verpackt, nachdem ihnen ein Stempel aufgedrückt wurde und sie in Seidenpapier eingewickelt waren.

Die Arbeit in den Orangengärten wird hier meist von Pächtern verrichtet, die sich nur um die richtige Pflege der Sträucher und Ernte der Früchte bis zur Verpackung zu bekümmern haben. Schon das Packmaterial wird ihnen von der gemeinsamen Vertriebsorganisation gestellt, die dann alles weitere veranlaßt. Heute sind fast alle Orangenzüchter, einerlei ob Juden, Araber oder gar deutsche Bauern, in ihren besonderen Organisationen zusammengefaßt, die wiederum für einen gemeinschaftlichen Vertrieb sorgen. Die Propaganda und die Qualitätskontrolle wird sogar behördlicherseits gegen eine allgemeine Umlage durchgeführt.

Ein Pardeß ist eine anspruchsvolle Kapitalsanlage. Schon die Aufzucht der Orangenbäume erfordert eine jahrelange schwere Arbeit, der frühestens nach dem sechsten Jahr der erste Lohn beschieden ist. Denn erst nach dieser Zeit können die ersten Früchte geerntet werden. Seine volle Ertragsleistung erhält ein Pardeß aber erst nach zehn bis zwölf Jahren. Früher wurde hier in der Küstengegend meist Wein gebaut. Seit Europa aber immer mehr Apfelsinen kauft, macht man in Palästina das Wettrennen um die Orangenmärkte mit. Italien und Spanien sind dabei die großen Konkurrenten. Aber die große ovale Jaffa-Orange ist eine Qualitätsfrucht. Die beste Exportware bekommt man im Lande selbst kaum zu Gesicht. Das sind handgroße, wunderbar saftige und kernlose Früchte, denen nur die Kosten des weiten Seewegs den Absatz erschweren. Aber diese wunderbare Frucht verlangt Pflege und nochmals Pflege. Das sind richtige Kulturen, die in

der Küstenebene ihretwegen entstehen. Die Orange ist wählerisch. Sie ist keineswegs mit jedem Boden zufrieden. Nur der beste Boden, ein Sand- und Lehmgemisch, bringt vollwertige Früchte.

Die Araber, die früher alleinigen Besitzer des Landes, hatten die Orangenzucht noch nicht an erster Stelle betrieben. Erst als sie die Erfolge der Juden sahen, vergrößerten auch sie ihre Plantagen. Sie verkauften oft einen Teil ihres Besitzes an die gut bezahlenden Juden und verbesserten mit dem Geld ihre verbliebenen Anlagen so, daß sie heute wieder starke Konkurrenten der Juden geworden sind. Zwar ist gut die Hälfte der Orangenplantagen in jüdischen Händen, aber die Araber können billiger wirtschaften. Der Araber arbeitet mit seiner ganzen, meist sehr großen Familie von Sonnenaufgang bis -untergang an der Plantage. Die jüdischen Plantagenbesitzer sind aber, wenn es sich nicht gerade um genossenschaftliche Gemeinschaftssiedlungen handelt, zugewanderte Kapitalisten, die vielfach nicht einmal ihren Wohnsitz in Tel Aviv oder Haifa aufgeben, sondern den Pardeß durch jüdische Arbeiter versorgen lassen. Diese jüdischen Arbeiter sind stets organisiert, deshalb teuer und an eine achtstündige Arbeitszeit gewöhnt. Da ist es ganz erklärlich, daß die Gewinne im jüdischen Orangengeschäft wenig befriedigen. Die jüdischen Pardeßbesitzer würden herzlich gern die viel billigeren und willigeren arabischen Arbeitskräfte verwenden, aber die jüdischen Arbeitergewerkschaften sind in Palästina sehr einflußreich und verlangen, daß in jüdischen Betrieben nur organisierte Juden eingestellt werden.

Man hat in diesem Jahr gut sechsmal soviel Orangen exportiert wie vor zehn Jahren. Und jedes Jahr werden es mehr. Schon beträgt die unterzubringende Ernte zehn Millionen Kisten, das sind vierzehnhundert Millionen Früchte. Und das ist noch bei weitem nicht die Grenze. In den Jahren der Konjunktur nach 1933, als die neuen Einwanderer gar nicht schnell genug ihr Kapital anlegen konnten, hatte man immer neue Plantagen angelegt und dann an solche Interessenten gegen gute Gewinnversprechungen weiterverkauft. Diese Anlagen werden erst in den nächsten Jahren einen Ertrag bringen und noch später erst voll

tragen. Dann wird sich aber der Export bis auf zwanzig Millionen Kisten pro Jahr steigern müssen.

Nun wird sich selbst der begeistertste Orangenfreund fragen müssen, wo denn all diese Orangen — es werden dann fast drei Milliarden Stück pro Jahr sein — verkauft werden sollen. Ein Teil wandert schon jetzt in die neuentstandenen Obstverwertungsfabriken, wo Marmelade, Fruchtsäfte und ähnliches erzeugt wird. Viele Früchte, besonders die minderwertigen, werden auch in der Erntezeit an tausend Ständen in allen Orten des Landes gepreßt und der erfrischende Saft, Miz genannt, wird als Limonade getrunken. Aber alles hat seine Grenze. Immer mehr Stimmen warnen daher vor dieser Monokultur. Aber die Umstellung auf Gemischtkulturen erfolgt doch nur langsam und widerwillig.

In Versuchsanstalten bemüht man sich neuerdings um die Heranzüchtung von früh reifenden Arten unter den Orangen. Auf diese Weise will man die Erntezeit vorverlegen und hofft, schon vor der Konkurrenz am europäischen Markt erscheinen zu können. Übrigens ist mit der Unterbringung der Orangen allein das Problem keineswegs gelöst. Schlimmer wirkt sich in den Zeiten der noch vorhandenen Konjunktur der starke Arbeitermangel aus. Solange jeder ungelernte Neueinwanderer als Bauarbeiter in den Städten ein vielfaches vom Lohn des schwerarbeitenden Landarbeiters verdienen kann, ist es fast unmöglich, die erforderlichen Arbeitskräfte in der Zeit der Ernte aufs Land zu bekommen. Da müssen ganze Schulklassen als Helfer herangezogen werden, während auf der andern Seite die arabische Arbeiterschaft unter einer stets zunehmenden Arbeitslosigkeit leidet.

Der von Jahr zu Jahr zunehmende Orangensegen schafft aber noch andere Schwierigkeiten. Da der Hafen von Jaffa, der für die Orangenverfrachtung am günstigsten liegt, nur eine offene Reede hat, kann bei anhaltend schlechtem Wetter oft tage-, ja mitunter sogar wochenlang in diesem Hafen nicht verladen werden. Dann müssen alle Frachten per Bahn oder Auto nach Haifa geschafft werden. Fällt eine solche Schlechtwetterperiode gerade in die Erntezeit, so ist die ohnehin eingleisige Bahn nach Haifa im Nu verstopft. Dann rächt sich der Trick mit dem Straßenumbau bei

Tul Karem, denn der Straßenverkehr kann nicht genügend entlastend wirken. In Haifa verstopft sich der ganze Hafen und der gesamte Außenhandel des kleinen Landes bekommt den Orangenfluch zu spüren.

Ein politischer Vulkan

Als hellgraues Band schlängelt sich die Straße nach Jerusalem durch das flache Land. Die Zone der Orangen liegt bald hinter uns. Wir fahren zwischen den abgeernteten steinigen Feldern der Fellachen, die braun und ausgedörrt in der Sonne liegen, ostwärts. Oft möchte man fast im Zweifel sein, ob es sich jeweils um ein Feld oder eine Steinhalde handelt. Denn der Fellache, wie der arabische Bauer im Gegensatz zum nomadisierenden Beduinen genannt wird, macht sich nicht die Mühe, die vielen Steine von seinem Acker, den er ohnehin nur mit dem primitiven Holzpflug leicht aufkratzt, zu entfernen. Auf den braungebrannten Halden weiden jetzt nur Schafe und die Herden der kleinen schwarzen Ziegen, die mit ihren langen Schlappohren erstaunt wedeln, wenn das Auto an ihnen vorbeifährt.

Vor uns erhebt sich das Judäische Gebirge. Gleichmäßig braungrau erscheinen die Berge. Das spärliche Grün der Olivenbäume, die manchmal auf Terrassen angepflanzt sind, belebt auch kaum die Fläche, denn es ist ein staubiges Graugrün.

Jetzt sind wir am Gebirge angelangt und fast unvermittelt steigt die Straße in steilen Windungen bergan. Am Ausgang des Tales, in dem sie verschwindet, liegt eine Karawanserei aus vergangener Zeit. Statt wie früher Kamelen als Tränke zu dienen, hat sie sich zur Autotankstelle gewandelt. Genug Kunden bevölkern diese verkehrsreichste palästinensische Straße. Personenwagen, Omnibusse und Lastwagen beleben die Fahrbahn. An den Hängen rechts und links von der Straße stehen junge Bäume, sorgfältig durch ein Drahtgitter geschützt. Es ist der mühsame Kampf gegen die Verkarstung des Landes, den die Engländer hier aufgenommen haben.

In größeren Höhen bietet sich manchmal ein wunderbarer Fern-

blick über die Küstenebene bis auf das silbrig glänzende Meer. Die Straße schwingt in immer tolleren Kurven bergaufwärts, nur selten von vorübergehenden Talfahrten unterbrochen. Bei Abu Gosch liegt ein Trappistenkloster am Berghang, gegenüber spiegeln die kleinen weißen Steinwürfel des arabischen Dorfes Abu Gosch die Sonne wieder. Von Fenstern ist nicht viel zu sehen. Licht ist hier im Lande des übermäßigen Lichts nur unerwünscht.

Nun sind wir über achthundert Meter hoch gestiegen. An steil abfallenden Schluchten führt die Bergstraße vorbei. Da tauchen hinter einer Kurve Häuser auf. Und dann ein Schild: Jerusalem.

Zwischen unansehnlichen Vorstadthäusern südlichen Stils gleiten wir in die Heilige Stadt. Ein eigenes Gefühl wird wohl jeden Besucher erfassen, der diese Stadt zum ersten Male betritt, die für viele Millionen Menschen der heiligste Ort der Erde ist. Da wirkt diese Einfahrt besonders ernüchternd. Rechts und links moderne und doch schmutzige Miethäuser, dann größere Gebäude, alles modern, nicht anders als in Haifa oder Tel Aviv. Auf der Straße herrscht reger Verkehr, ein arabischer Verkehrsschutzmann versucht Ordnung in das Gewühl zu bringen.

In der Jaffa-Straße herrscht ein Leben, das in seiner Mischung einzigartig ist. Engländer, Araber, Juden, katholische, griechische, abessinische Mönche, Rabbiner in Kaftanen, mohammedanische Mullas, englische Polizisten, schottische Tommys im bunten Röckchen und den Reitstock in der Hand, zwischen ihnen weißgekleidete Beduinen, blauschwarze Sudanesen und europäische Touristen oder Pilger. Dann Kamele, Autos, Esel und Hunde im bunten Gemisch. Das ist der Jerusalemer „Westen", die Neustadt vor den tausendjährigen Toren.

Jerusalem ist zur Zeit unseres ersten Besuchs noch die größte Stadt Palästinas, obwohl Tel Aviv schon im Begriff ist, es zu überflügeln. Es ist der Sitz der Behörden, der englischen Mandatsregierung, der ausländischen Konsulate, der kirchlichen Verwaltungen der verschiedenen christlichen Religionen und — seiner Bedeutung nach keineswegs zuletzt — das Zentrum der jüdisch-zionistischen Weltorganisationen. Hier im Jerusalemer Westen

wird all das administrativ behandelt und verhandelt, was draußen im Lande zu blutigen Köpfen führt.

Als Großbritannien im Jahre 1922 aus der Hand des Völkerbundes dieses Land als Mandat empfing, das es schon drei Jahre vorher aus eigener Machtvollkommenheit in Besitz genommen hatte, ahnten wohl wenige Briten, wieviel Kummer es ihnen bereiten würde. Im Weltkrieg hatten die verschiedenen britischen Ämter verschiedenartige Versprechungen gemacht, und es schien manchmal wirklich so, als ob das Foreign Office nicht wissen wolle, was das India Office versprach — und umgekehrt.

Dem damaligen Scherifen Hussein, Herrscher über die Heiligen Stätten von Mekka und Medina und den Hedschas, versprach Sir Henry MacMahon, der verantwortliche Träger der britischen Politik in Ägypten, am 24. Oktober 1915 in einem längeren Schreiben ein Großarabisches Reich als Gegenleistung für den Abfall von den Türken. Dessen ungeachtet schloß aber Großbritannien am 16. Mai 1916 einen Geheimvertrag mit Frankreich, der nach den beiden Unterhändlern Sykes-Picot-Vertrag genannt wird und eine Aufteilung der Vorderasiatischen Länder des ehemaligen, damals aber noch sehr vorhandenen, Osmanischen Reichs in eine englische und eine französische Einflußzone vorsah. Großbritannien hatte gerade einige schwere Rückschläge im Orient erhalten. Das Dardanellen-Abenteuer war restlos mißlungen und General Townshend mußte im April 1916 in Kut-el-Amara am Tigris mit 13 000 Mann vor den Türken kapitulieren. Ohne weitgehende Unterstützung der andern Alliierten schienen Englands Pläne im Vordern Orient gefährdet. Damals wußte Frankreich die augenblickliche Schwäche des Partners auszunützen und verlangte in dem Vertrag die Mossulöl-Zone für sich. Großbritannien mußte damals diesem Wunsch Frankreichs nachkommen, ließ sich aber dafür die Länder Palästina, Mesopotamien ohne Mossul und schließlich Transjordanien von Frankreich als Einflußzone garantieren. Es waren, wie man sieht, dieselben Gebiete, die kaum ein Jahr vorher MacMahon in Englands Auftrag den Arabern als Teile ihres Großarabischen Reichs versprochen hatte.

Um dann noch ein Eisen mehr im Feuer zu haben, versprach Englands Außenminister, Lord Arthur James Balfour, in der berühmt-berüchtigten Balfour-Declaration vom 2. November 1917 den Führern des Judentums für ihre Hilfe gegen die Mittelmächte das Land Palästina als „Nationale Heimstätte des jüdischen Volkes". So war alles getan, um nach der Beendigung des Krieges einen Streit unter all denen hervorzurufen, die meinten, die Sieger zu sein. Fürs erste wußten sich die Briten die notwendigen Trümpfe zu sichern. Clemenceau ließ sich auf der Geheimkonferenz der „Großen Vier" am 20. März 1919 Mossul und seine Ölfelder wieder abschwätzen gegen britische Zugeständnisse am Rhein. Sein Kriegsziel lag jenseits des Rheins, das britische zwischen Jerusalem und Bagdad.

Die jüdische Einwanderung nach Palästina war in den ersten Jahren auch so wenig beängstigend, daß nicht einmal die Araber viel an ihr auszusetzen hatten. Aber alle sonstigen politischen Versprechungen ihrer Kriegsfreunde sahen sie schon damals unerfüllt zerrinnen. Statt des Großarabischen Reichs schufen die Großmächte eine Reihe kleiner, rivalisierender Staaten, die man überdies sehr weitgehend unter europäische Oberaufsicht nahm. Von einem Einschluß Palästinas in irgend einen der arabischen Staaten war überhaupt keine Rede mehr. So schien anfangs alles nach dem Willen der großen Sieger zu gehen. Die ohnmächtigen Proteste der Araber Palästinas konnte man leicht übersehen.

Mit dem erwachenden Nationalbewußtsein der umliegenden arabischen Staaten und ihrer wachsenden Selbständigkeit machte sich aber in den Kreisen der palästinensischen Araber eine immer stärker werdende Abwehr geltend. Den Hauptanlaß gab die ständig anschwellende jüdische Einwanderung, die die wirtschaftliche und politische Überlegenheit des Judentums in Palästina immer stärker zum Ausdruck brachte. Die palästinensischen Araber konnten sich leicht ausrechnen, wann sie nicht nur zahlenmäßig gegenüber den Juden in der Minderheit, sondern auch politisch in ihrer eigenen Heimat mundtot sein würden. Juden und Araber konnten auf verbriefte britische Versprechungen pochen. Zwischen beiden

und ihrem immer stärker anschwellenden Haß stand als Schiedsrichterin, die es trotzdem keiner Partei rechtmachen konnte, die britische Mandatsverwaltung. Und während in Jerusalem der britische Hochkommissar immer wieder zwischen Juden und Arabern vermitteln mußte, schlugen sich draußen auf dem Lande die Vertreter beider Völker ohne britische Hilfe gegenseitig bei jeder Nichtigkeit die Köpfe blutig. Vielleicht war man in London nach dem Grundsatz des „Teile und herrsche" mit diesem Zustand sogar zufrieden, der es gestattete, aus Gründen der Staatsautorität, militärisch immer fester Fuß zu fassen. Die britischen Beamten der Mandatsverwaltung im Lande selbst dürften allerdings weniger Freude und Genugtuung in ihrer Arbeit gefunden haben und noch finden. Palästina hat sich im Laufe der letzten Jahre zu einem politischen Vulkan entwickelt, von dem man nur eins sicher weiß; daß der nächste Ausbruch immer genau so sicher kommen wird, wie der vorhergegangene, die einzige Frage ist das Wann.

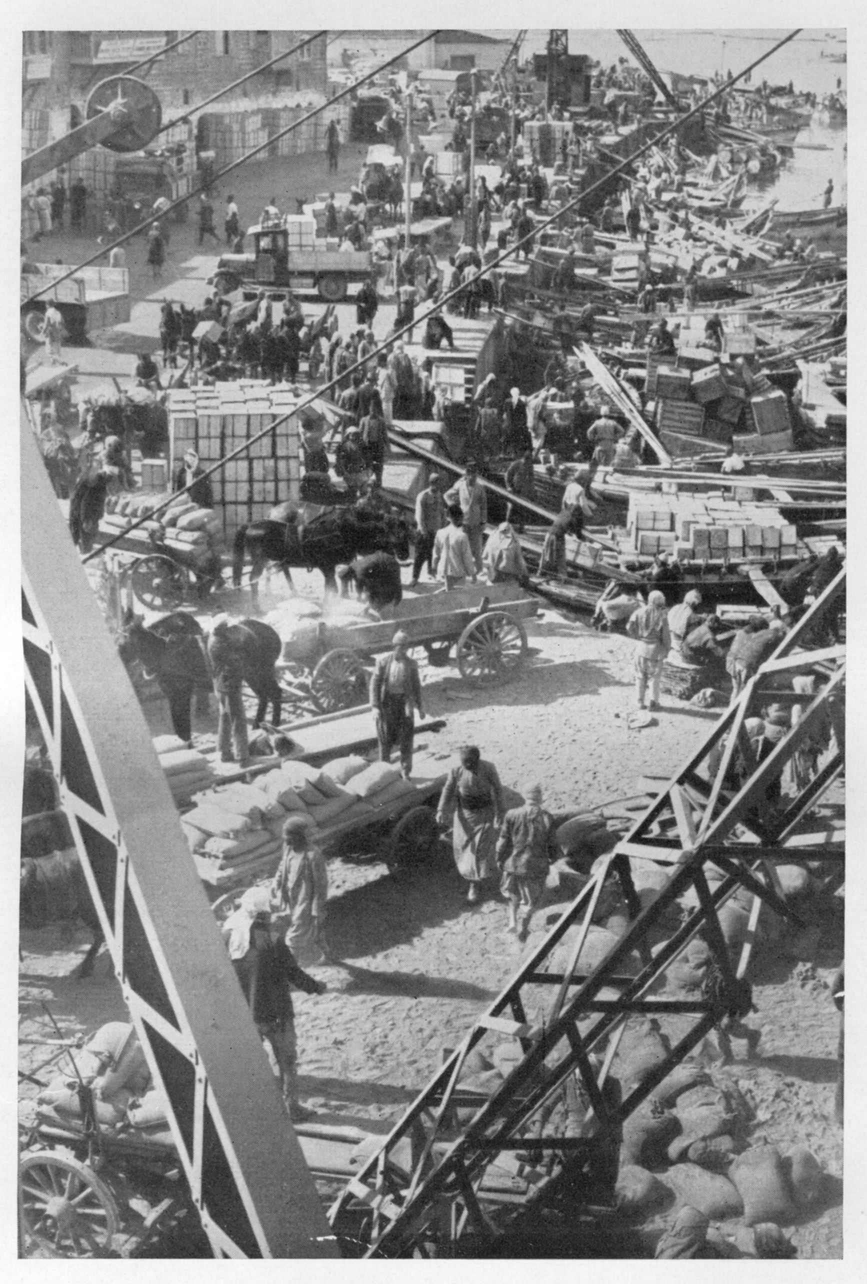
Die Hochgebaute Stadt

Eine hohe Mauer trennt heute noch Jahrhunderte voneinander. Altes und neues Jerusalem berühren sich nicht, sie stehen sich schroff gegenüber. Da ist kein Übergang, kein Hinübergleiten von dem uralten Häusergewirr der Altstadt zu den kalten Steinbauten des neuen Jerusalem. Die alten Wälle und Mauern umschließen noch streng die Stadt, und wenn man durch das Jaffa-Tor, das von dem mächtigen Quaderbau des Davidturms gekrönt wird, hindurchschreitet, führen diese zehn Schritte in die Welt eines verflossenen Jahrhunderts. Hier, hinter diesen Mauern aus mächtigen Quadern, liegt die alte Feste Zion, die Hochgebaute Stadt.

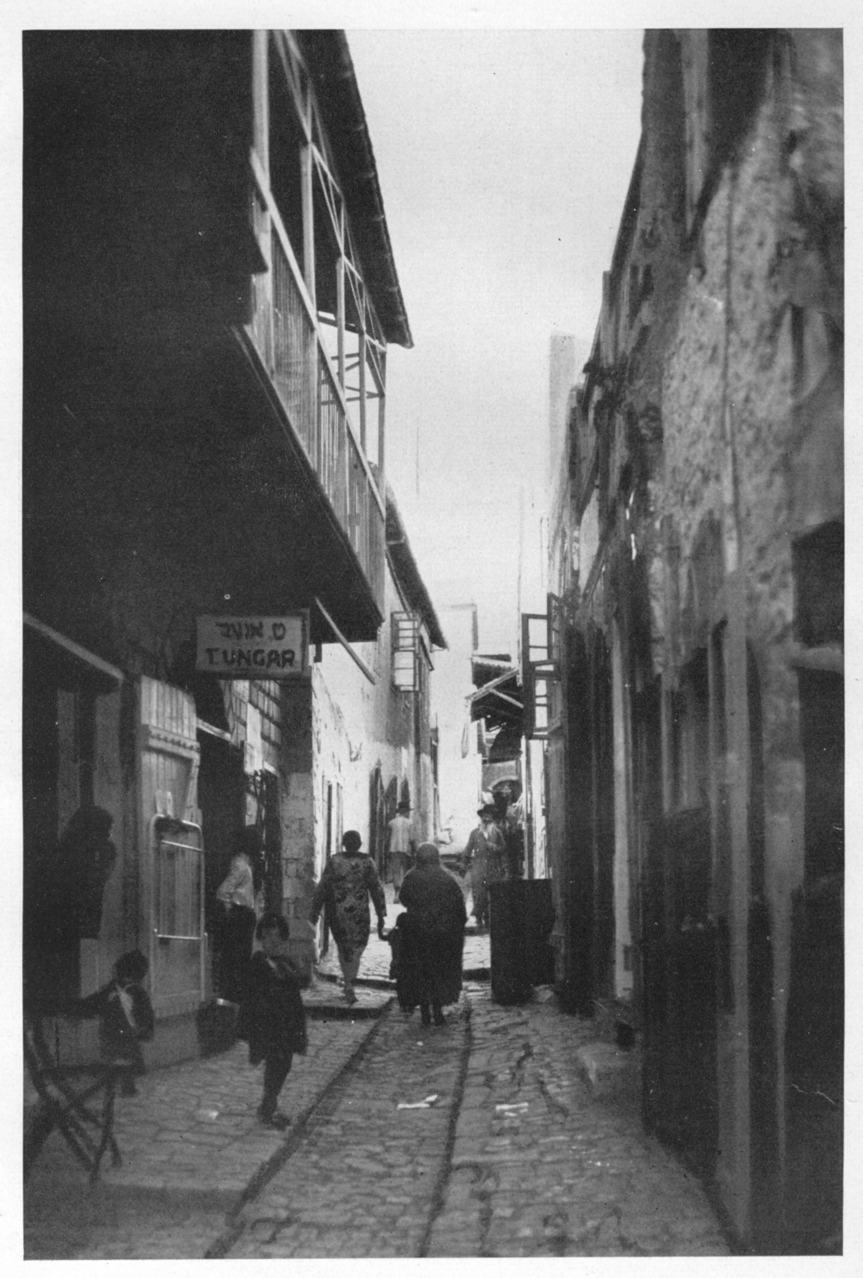
In diesen engen, winkligen Gassen, die immer wieder in leichten Stufenabsätzen hügelauf und hügelab führen, herrscht wohl noch der gleiche Verkehr wie vor zweitausend Jahren. Jetzt wie damals hocken die Händler mit ihren nicht immer sehr sauberen Waren vor oder in den kleinen Öffnungen, die als Geschäftsräume dienen. Meist finden sich die Verkäufer gleicher Waren-

gattungen in denselben Gassen zusammen. Hier sind die Teppichhändler, dort die Silberschmiede und am zahlreichsten vertreten die Lebensmittelhändler. Da liegen grüne Melonen, helle Gurken, dunkelviolette Auberginen und rosenrote Zwiebeln zu Haufen geschichtet auf dem Pflaster. Daneben die bunten Farben all des verschiedenartigen Obstes, das der Osten hervorbringt. Vor andern Läden häufen sich wieder Berge gelber Butter oder große Klumpen weißen Käses. Die starken und vielartigen Gerüche in der Gasse der Gewürzhändler leiten dann über zu den Fleischern, bei denen weder Geruch noch Aussehen der Ware europäische Kunden anlocken dürfte. Die Gassen, in denen all das ausgeboten wird, sind meist kaum zwei bis drei Meter breit, oft noch überdacht und in Halbdunkel gehüllt. Drinnen aber drängt und stößt sich ein buntes Völkergemisch, schnatternd, schreiend, handelnd, umgeben von fremden Gerüchen. Durch dieses Gedränge werden noch Esel geschoben, auf beiden Seiten schwer beladen. Kaum bleibt ein Platz zum Ausweichen. Mitunter wälzen sich sogar Herden schwarzer Schafe durch die engen Gassen. Das ist das Viertel der Bazare, der Suk genannt. Man muß es wirklich den alten Stadtvätern hoch anrechnen, daß sie wenigstens den Kamelen den Eintritt in den Suk unmöglich gemacht haben. Sie brachten nämlich die Gittertore am Eingang dieser Gassen so niedrig an, daß diese großen Tiere unter ihnen nicht hindurch können.

So bunt wie das Völkergemisch in seinen Gassen ist auch die Mischung der Bewohner in den einzelnen Vierteln. Es gibt ein mohammedanisches, ein ostjüdisches, ein bucharisches, ein griechisches, ein armenisches Viertel, alles zusammengedrängt in der Enge zwischen den alten Mauern, Stockwerk über Stockwerk getürmt im wirren, winkligen Durcheinander. Hier hausen die Ärmsten und die Frömmsten all der Religionen und Sekten, denen Jerusalem als heiliger Ort gilt. Teils leben sie von den Spenden der Gläubigen in der Fremde, teils von den Pilgern und Touristen, die zu jeder Jahreszeit die Heilige Stadt besuchen. Einerlei ob es Christen, Mohammedaner oder Juden sind, für alle gibt es hier ein Heiligtum.



Hochbetrieb im Hafen von Jaffa zur Zeit des Orangenexports.



Im Judenviertel von Alt-Jerusalem.

Der Händlergeist macht vor ihnen aber keineswegs Halt. Bei der Grabeskirche geht der Brotneid der einzelnen christlichen Sekten-Vertreter so weit, daß sie sich über den Kundenfang sogar bei den Haaren kriegen. Die Betreuung der verschiedenen heiligen Orte scheint ihnen oft weniger wichtig zu sein als die Opfergabe des Pilgers. Die Grabeskirche gehört in ihren verschiedenen Teilen verschiedenen christlichen Bekenntnissen. Da es schließlich nur e i n Heiliges Grab geben kann, hat jede Richtung noch irgend eine Sonderheit zu zeigen. Die eine zeigt die Stelle, wo nach ihrer Meinung das Kreuz gestanden hat (das Vorzeigerecht schließt immer das alleinige Recht des Kassierens ein), die andere das Gefängnis, eine dritte das Grab Josephs. Die Kopten sind anscheinend bei der Verteilung stets am schlechtesten weggekommen. Die Grabeskirche selbst ist dem Verfall nahe, da größere Reparaturen nicht vorgenommen werden können. Zu diesem Zweck müßten sich die verschiedenen Besitzer der einzelnen Kirchenteile einigen und das erscheint unmöglich. Führt es doch schon mitunter zu handgreiflichen Zwischenfällen, wenn beim Reinigen der Dächer Priester der einen Richtung mit ihren Besen auf Dachteile der andern Glaubensrichtung kommen. Eine Besenschlacht auf den Dächern der Heiligen Grabeskirche aus solchen Anlässen ist nichts Außergewöhnliches. Bezeichnenderweise ist der Pförtner und Schlüsselbewahrer der Grabeskirche seit vielen Generationen stets ein Moslem. Auf einen Christen irgendeines Bekenntnisses könnten sich die Andern nicht einigen.

Der markanteste Punkt Alt-Jerusalems ist der Tempelplatz, bei den Mohammedanern Haram-esch-Scherif genannt. Dieser Platz gilt den Mohammedanern nach Mekka als der heiligste Platz der Erde, da von dieser Stelle nach ihrem Glauben Mohammed in den Himmel emporgestiegen ist. Der diesen Platz krönende blaue Felsendom, in Europa oft fälschlich „Omar-Moschee" genannt, steht auf dem früheren jüdischen Tempelplatz, der im Jahre 70 von den Römern dem Erdboden gleichgemacht worden war. Nach der Erstürmung Jerusalems durch den Kalifen Omar im Jahre 637 hatte dieser hier eine Moschee errichtet. Der Omayade Abdul-Malek hat dann fünfzig Jahre später an

deren Stelle den blauen Wunderdom errichtet, der, von Saladin erneuert, noch heute das Schmuckstück des riesigen Tempelplatzes bildet. Auf einem andern Teil des Platzes, durch Arkaden getrennt, steht die ebenso alte El-Aksa-Moschee.

Die Moslems verbieten den Juden das Betreten des Platzes. Ein frommer Jude würde ihn aber auch von selbst meiden, da er befürchten müßte, unwissentlich die nicht mehr bekannte Stelle zu betreten, auf der einst die Bundeslade, das Allerheiligste der Juden, gestanden hatte. Gegen alle anderen Nicht-Mohammedaner sind die jetzigen Herren des Platzes großzügiger und gestatten ihnen in der Zeit vor der mittäglichen Betstunde den Besuch der Moscheen. Die Gemeinsamkeit heiliger Orte ist in Palästina nichts seltenes. Auf uralten vorjüdischen Kultstätten bauten die Juden ihre Tempel. Meist wurden sie später auch Heiligtümer der Christen und nach der Eroberung des Landes durch den Islam entstanden an ihrer Stelle Moscheen.

Der Weg zur Klagemauer führt durch das Jaffator, dessen wuchtige Eisentore noch der türkische Halbmond ziert, Erinnerung an jahrhundertelange Türkenherrschaft. Rechts liegt die mächtige Zitadelle, beherrscht vom Davidsturm. Jerusalem war wie Rom auf mehreren Hügeln gebaut. So kommt es, daß die engen Gäßchen mit ihren durch die Jahrhunderte glattgetretenen Steinen bergauf und bergab führen. Alle paar Meter unterbricht eine niedrige Stufe den Weg. Schmale, nicht immer wohlriechende Schluchten sind es. Der Hauptweg führt zum Felsendom, der Haram-esch-Scherif. Titus, später römischer Kaiser, hatte nach langer Belagerung Jerusalem und den Tempel dem Erdboden gleichgemacht. Aber so mächtig war der Bau gefügt, den phönizische Baumeister im Auftrage der Juden errichtet hatten, daß trotz der gründlichsten Zerstörung heute noch ein Teil der Mauer des alten Tempelplatzes steht. Das ist die Klagemauer der Juden, der letzte Rest ihres Heiligtums, dessen Boden sie nicht einmal betreten dürfen.

Die Mauer liegt heute mitten im mohammedanischen Viertel. Die Juden müssen also zu ihrem Gebetplatz durch die engen

Gassen dieses Viertels gehen. Es ist eine der beliebtesten Gegenden für die Bettler. Hohläugige, zerlumpte Gestalten hocken am Weg oder in den niederen höhlenartigen Eingängen der winkeligen Häuser. Wenn sie ihre armseligen Gestalten auf die Fremden zuschieben, genügen ihrer zwei, um die Gasse zu sperren. Man kann an ihnen nicht vorbei ohne sie beiseite zu schieben. Darauf rechnen sie in ihrer Zudringlichkeit; denn die Meisten werfen ihnen schon ein Geldstück zu, um sie nicht berühren zu müssen. Endlich taucht ein kleines Wachhaus auf. Ein blonder englischer Polizist steht davor. Man sieht, er hat ein Telefon griffbereit an der Wand hängen. Für den Fall, daß . . . Denn hier liegt eine der Zündkapseln des jüdisch-arabischen Konfliktstoffes. Da die Juden den Tempelplatz nicht mehr betreten dürfen, stehen sie seit Jahrhunderten hier an der Außenseite ihres alten Heiligtums, beten, singen und klagen. Sie lehnen sich an die riesigen Quadern, murmeln ihre Gebete und stoßen von Zeit zu Zeit Schreie und Jammerrufe aus. Das wurmt wieder die Araber. Sie fühlen sich durch die lärmenden Juden gestört bei ihren eigenen Gebeten oben auf dem Tempelplatz. Deshalb kommt es immer wieder zu Zusammenstößen zwischen ihnen und den Juden. Fast alle größeren Unruhen der letzten Jahre nahmen ihren Anfang in der Nähe der Klagemauer. Explosivstoff liegt also dauernd in der Luft. Deshalb steht auch der Tommy da.

Fast über der Klagemauer, am Kettentor, hat der Mufti von Jerusalem seine Residenz. Hadsch Emin Effendi el-Husseini, seit 1921 Mufti von Jerusalem, lenkte von hier aus bis zu seiner Flucht nach Syrien die religiösen und die politischen Taten der Moslems. Sein Einfluß reichte stets weit über die Grenzen des Landes. Den zionistischen Plänen steht er mit tötlichem Haß gegenüber und auch die Engländer wissen diesen fanatischen Vertreter national-arabischer Forderungen zu fürchten.

Jenseits des Tempelplatzes fallen die Mauern zum Kidrontal hinab. Hier liegen tausende von Gräbern. Diesseits der Talsenke zur Mauer und zum Goldenen Tor am Tempelplatz hin die der Moslems, jenseits an den Hängen des Ölberges die der Juden. Durch das Goldene Tor werden nach dem Glauben der

Moslems am Tage des Jüngsten Gerichts die Seelen der Verstorbenen zum Tempelplatz hinaufziehen, wo Gericht gehalten wird. Deshalb wollen die Mohammedaner möglichst nahe an diesem Tor liegen.

Jenseits des Kidrontales erhebt sich der Ölberg. Überwältigend ist der Blick von seiner Höhe auf die Heilige Stadt, auf den großen Tempelplatz mit der achteckigen, in buntem Mosaik schillernden Moschee. Nach Osten reicht der Blick ins Jordantal bis zum Toten Meer, dessen bläulich-weiße Fläche aus der Tiefe heraufspiegelt. Liegt es doch gut zwölfhundert Meter unter uns. Am Horizont ziehen die Berge Transjordaniens entlang. Kahl, wie gebleichte Schädel, liegen die gewölbten Kuppen im bläulichen Dunst der Jordanebene. Dahinter erstreckt sich das Ammonland mit dem Berg Nebo. Von dort durfte Moses noch einmal das Land sehen, „wo Milch und Honig floß". Heute überziehen dieses Land rötlich-braune, wellige Hügel ohne eine Spur von Vegetation, in deren Tälern nur der Schatten einer unbarmherzig herabbrennenden Sonne violette Flecken malt. Trostlos in ihrer Öde und doch bezaubernd in der herrlichen Farbensymphonie eines Sonnenunterganges.

Jerusalems schwache Seite ist immer noch der Wassermangel. Zwar sprach man schon die längste Zeit von der neuen Wasserleitung und vor kurzem wurde der mehrjährige Bau auch vollendet, nur — die Wasserzufuhr klappt immer noch nicht recht. In den heißen Sommermonaten wird die Versorgung manchmal problematisch. Darum benützt jedes Haus seine eigene Zisterne auf dem Dach wie bisher. Diese Zisternen werden von der Stadtverwaltung gefüllt. In knappen Zeiten geschieht das nur von Zeit zu Zeit. Und damit die Bewohner mit dem Wasser sparsam umgehen, werden die Zisternen zu ganz unregelmäßigen Zeiten angeschlossen. Es soll eben keiner so leichtsinnig sein und im Vertrauen auf eine baldige Füllung seinen Wasservorrat vergeuden. Solange jeder seine eigene Zisterne hat, geht das. Wenn aber in einem Haus mehrere Parteien wohnen, womöglich noch Untermieter, dann kann man sich einen Begriff davon machen, welche Szenen sich beim Ausbleiben des Wassers abspielen. Einer

beschuldigt den Andern der Verschwendung. Ein Bad? Das wäre ein Verbrechen an der Mitwelt in solchen Zeiten. Wenn ein Fremder ein möbliertes Zimmer sucht, wird er gleich ängstlich gefragt, ob er nicht etwa verheiratet wäre. Denn Frauen stehen im schwersten Verdacht der Wasserverschwendung. Es ist für den Nachbar ja auch nicht angenehm, wenn er, im Vertrauen auf den noch gefüllten Wassertank, sich frühmorgens zum Rasieren einseift und dann zum Abwaschen vergeblich am Wasserhahn dreht. Drei müde Tropfen, die noch herausfallen, können seinen Bedarf kaum decken.

So heiß und trocken Jerusalem im Sommer sein kann, so kalt ist es im Winter. Sogar Schneefälle kommen vor. Die Kälte wirkt hier doppelt unerträglich, weil Türen und Fenster ganz leicht gebaut sind und man nur Steinfußböden kennt. Eingebaute Öfen sind eine unbekannte Angelegenheit. Man kann sich höchstens einen kleinen Petroleumofen im Zimmer aufstellen. Ein persönliches Erlebnis zeigte uns die Hinterlist solcher Wärmespender. Als wir eines Tages ahnungslos von einem Spaziergang ins Hotel zurückkommen, werden wir mit großer Aufregung empfangen. Unser Zimmer steht offen, dienstbare Geister laufen hinein und heraus. Als wir genauer hinschauen, sehen wir, daß sie anscheinend alle unsere Sachen aus dem Zimmer davontragen. Wie wir das Zimmer betreten, bleiben wir erschüttert stehen. Das Innere ist kaum wiederzuerkennen. Alle Fenster sind offen, das Bett ist abgedeckt, die Vorhänge entfernt und — das schlimmste — das ganze Zimmer samt allen Sachen ist von einer gleichmäßigen schwarzen Rußschicht bedeckt. Schwärzlich grinst uns mein Mantel an, schwärzlich der Koffer, die Zahnbürste, die Seife. Schwarz sind auch die Wände. Und was war geschehen? Wenn es einem solchen Petroleumofen gerade einfällt, beginnt er bei starker Flamme ganz heimlich und nach und nach immer stärker zu rußen. Wenn er ohne Aufsicht ist, ist er imstande, ein ganzes Zimmer restlos einzuräuchern. Wir mußten uns jedenfalls umquartieren lassen und hatten noch nach Wochen den Rußgeruch nicht aus den Sachen herausgebracht.

In Bethlehem und Hebron

Südlich von Jerusalem liegt das christliche Bethlehem und noch weiter nach Süden das mohammedanische Hebron. Eine schöne breite Asphaltstraße führt vom Jerusalemer Bahnhof am Camp der englischen Besatzungstruppen vorbei nach Süden. Bald passieren wir Rahels Grab, eine uralte, schon vorjüdische Kultstätte, die heute unter diesem Namen allen drei Religionen, Christen, Mohammedanern und Juden, heilig ist. Das Grabmal selbst zeigt die Form eines mohammedanischen Wili, eines Heiligengrabes, und ist in dieser Form wahrscheinlich nur wenige Jahrhunderte alt.

Die Straße, die bis Hebron in vorzüglicher Verfassung ist, führt rund um das eigentliche Bethlehem herum. Die Altstadt mit den Kirchen, darunter der Geburtskirche Christi liegt oben auf dem Berge. Hier leben meist christliche Araber. Ihr Hauptverdienst liegt im Fremdenverkehr und in der Andenken-Industrie. Besonders die Perlmutter-Arbeiten von Bethlehem sind bekannt. Leider zeigt die Geburtskirche Christi dasselbe traurige Bild des religiösen Streites der verschiedenen Bekenntnisse, wie wir es schon in Jerusalem erlebt hatten. Die eigentliche Geburtskirche gehört der griechisch-orthodoxen Religionsgemeinschaft. Links im Flügel des Kreuzschiffes liegt gesondert der Altar der Armenier. Sie haben deshalb auch ihren eigenen Eingang. Neben dieser Kirche liegt eine von dem österreichischen Kaiser Franz Joseph gestiftete katholische Kirche.

Die Felsengrotte, die eigentliche Geburtsstelle, liegt unter der griechischen, der Eingang zu ihr in der armenischen Hälfte der Kirche. Unten in der Felsengrotte hat man sich sogar in die Ampeln geteilt. Eine römisch-katholische und eine griechisch-orthodoxe Ampel wechseln sich ab, dann auch mal eine armenische oder eine koptische Ampel. Die Geburtsstelle gehört den Griechen, die Stelle, wo die Krippe gestanden haben soll, den Katholiken. Überall stehen als Wächter und Spendenempfänger Priester der jeweiligen Religion und überdies — ein arabischer Polizist! Einmal hatten die Armenier oben in ihrem Kirchenteil von der Tür

zu ihrem Altar einen roten Läufer gelegt. Nun konnten die Griechen mit ihren Prozessionen von ihrer Kirchenseite nicht in die Felsengrotte, ohne den ketzerischen Teppich zu betreten. Allgemeine Ratlosigkeit herrschte. Da ging kurz entschlossen ein griechischer Mönch hin und schnitt mit einer Schere aus dem Läufer einen meterbreiten Streifen. Nun konnte die Prozession beruhigt darüberschreiten.

Hinter Bethlehem führt die Straße durch fruchtbares, grünes Land, das hier noch durchwegs in arabischen Händen ist. Vorbei an den Teichen Salomos, den alten Wasserreservoiren, windet sich die Straße durch Täler und über Hügel. Manchmal kann man bis zu den Bergen Transjordaniens schauen. Auch der dazwischenliegende Spiegel des Toten Meeres blinkt von Zeit zu Zeit herüber.

Da kommt hinter einer Hügelkette Hebron in Sicht. Es ist eine Hochburg des nationalen Arabertums. Bis zu den Unruhetagen von 1929 lebte hier eine ziemlich starke jüdisch-orthodoxe Gemeinde. Heute zeigen nur noch niedergebrannte Ruinenreste ihr ehemaliges Wohnviertel. In den Aufruhrtagen des Jahres 1929 kam es besonders hier in Hebron zu schweren Kämpfen zwischen Arabern und Juden. Der Schreck von damals sitzt den Juden noch in den Gliedern. Von früher 1500 leben heute kaum mehr fünfzig in Hebron. Hier glüht auch noch der alte Fremdenhaß. Daß Kinder nach den Autos der Europäer Steine werfen oder Vorübergehende halblaute oder auch laute Verwünschungen den Fremden gegenüber ausstoßen, ist an der Tagesordnung. Nur eins wirkt Wunder: die Versicherung, daß man weder Jude noch Engländer ist. Dann wandelt sich sofort der Haß in harmlose Neugierde.



Die Bewohner Hebrons sind also fanatische Moslems. Ihre Stadt heißt auf arabisch El Chalil, das ist „Freund Gottes", und ihr Heiligtum El Haram soll über den Grabstätten Abrahams, Isaaks, der Sarah, der Rebekka und anderer biblischer Gestalten stehen. All' diese Vertreter altjüdischer Mystik sind ja auch den Mohammedanern heilig, wie sie auch Christus als Propheten

anerkennen, allerdings nur als Vorläufer des größten Propheten Mohammed.

Die Abraham-Moschee war ursprünglich ein jüdischer Tempel, dann einmal eine christliche Kirche und wurde schließlich mit der Eroberung des Landes durch die Mohammedaner in eine Moschee umgewandelt. Christen und Juden sollen die Moschee nicht betreten, sondern nur bis zur fünften Stufe steigen. So erzählt es jeder Führer mit Stolz. Aber dann fügt er stets hinzu, daß Touristen gegen Zahlung von fünf Schillingen die Moschee besichtigen dürfen!

In Hebron gibt es nur eine kleine Heimindustrie. Sie hat noch heute den primitiven Stand früherer Jahrhunderte. Tonwaren und Glas stellt man her, aber die einzige Modernisierung besteht darin, daß man jetzt die Glasöfen mit alten Autoreifen heizt. Die dort entstehenden Glaswaren könnte man armselig nennen, wenn sie nicht in ihrer Armseligkeit mit all den vielen Luftblasen schon wieder originell wären. Deshalb werden sie wohl auch von den Fremden gekauft.

Hebron ist eine vieltausendjährige Stadt. Sie scheint nur während der letzten Jahrhunderte keinen Wert darauf gelegt zu haben, mit der neuen Zeit zu gehen. Auch mit der Sauberkeit nimmt man es in den alten Gassen nicht immer ganz genau. Darüber kursiert außerhalb Hebrons die folgende kleine Geschichte.

Da hatte einmal die Regierung einen neuen Arzt nach Hebron geschickt. Dem schien die Sauberkeit wichtiger, als die Ehrwürdigkeit der alten Häuser. Aber seine Anordnungen fanden wenig Gegenliebe bei den Einwohnern, die sich schließlich bei ihrem Kadi beschwerten. Eines Tages trat der Kadi zu dem Arzt ins Zimmer: „Gelobt sei Allah! Ich hatte heute einen bösen Traum. Abraham erschien mir und rief mit drohender Stimme: Wie kann dieser Fremdling es wagen, meine heilige Stadt um und umzustülpen! Wenn er so fortfährt, soll meine Strafe auf das Volk fallen!" Der Arzt hob erstaunt den Kopf: „Das ist ja seltsam. Auch ich hatte heute nacht einen ähnlichen Traum. Aber mir ist Mohammed, der Prophet, erschienen und hat von mir

verlangt, daß ich die heiligen Stätten noch besser als bisher säubern soll. Und das Wort des Propheten gilt doch schließlich mehr, nicht wahr?" Trotzdem scheint in Hebron Abrahams Meinung maßgeblicher gewesen zu sein, denn schon kurz darauf mußte der neue Arzt, der Hebron zu sauber machen wollte, weichen. Die Einwohner durften ihren Schmutz behalten.

Da die Hebroner Fremde nicht leiden mögen, wollen sie sie wenigstens zu einer Art Tribut verpflichten. Das besorgen sie durch ein möglichst intensives Drängen um Bakschisch. Unser Begleiter hatte eine besonders hinterhältige Art sie loszuwerden und auf uns zu hetzen. Er sagte zu ihrem Anführer: „Freund, ich bin ja arm und kann dir nichts geben. Aber dieser Effendi" — er wies auf mich — „ist reich und gibt auch gern. Er will nur vorher lange gebeten werden." Die Erwartungen der Bakschisch-Anwärter waren so zu noch größerer Höhe gestiegen und wir konnten uns gerade noch durch das Auto vor der immer mehr anschwellenden Menge retten. Die Verwünschungen der Enttäuschten will ich lieber nicht wiedergeben.

In das Land der schwarzen Zelte

Die junge Sonne schickt eben ihre ersten Strahlen über die alte Stadtmauer, als wir Jerusalem zu einer Fahrt nach Transjordanien verlassen. Am Damaskustor beglücken wir noch einen früh aufgestandenen Benzinhändler durch den Kauf einiger Kanister Benzin und etlicher Zigaretten.

Die Straße windet sich in einigen Schleifen hinunter ins Kidrontal, umfährt im Bogen die Altstadt, deren Wälle und Mauern jetzt hoch über uns liegen. Hart an der Straße liegt ein eigentümliches Grabmal, gekrönt von einem geschweiften kegeligen Steindach. Es wird als Absalons Grab verehrt. Gegenüber, auf der andern Seite des Totentales, wird die Mauer des Tempelplatzes unterbrochen von den vermauerten Bogen des „Goldenen Tores", durch das nach frommem Glauben am Jüngsten Tag die Toten zur Richtstätte ziehen werden.

Ein letzter Blick geht zur hochgebauten Stadt, deren Zinnen jetzt von der ersten Morgensonne in ein rötliches Licht gehüllt werden, dann geht es abwärts, immer tiefer, dem Toten Meer zu. Bald ist die letzte Grünfläche verschwunden. Der bleiche Kalkstein formt Hügel, Täler und Schluchten nach den unwahrscheinlichsten Formen. Kein Baum, kein Strauch, nicht einmal ein Grashalm gedeiht hier. Das Asphaltband windet sich immer tiefer zwischen diesen Schluchten, die einer Mondlandschaft gleichen.

Da taucht ein Schild am Straßenrand auf. „Seehöhe" steht darauf, in den drei Landessprachen, in englisch, arabisch und hebräisch. Achthundert Meter sind wir also in der letzten halben Stunde herabgestiegen. Das Tote Meer liegt aber noch weitere vierhundert Meter tiefer.

Vierhundert Meter unter dem Meeresspiegel, der tiefste Punkt der Erdoberfläche. Und dieses ganze Gefälle überwindet die Straße in weniger als vierzig Kilometern. Die bräunlichweißen Hügel um uns werden jetzt immer flacher, nehmen bizarre Formen an. Und dann kommt der erste Ausblick auf die Jordanebene, auf das Tote Meer, umrahmt von den hellvioletten, kugeligen Bergen von Transjordanien. Sie bilden immer den Abschluß, den Rahmen zu dem Bild Palästina, wenn man ostwärts blickt.

Die letzten Hügel weichen jetzt zurück. Vor uns liegt die monotone, völlig kahlgebrannte und vom Salz ausgelaugte Ebene des unteren Jordantales. Die Straße teilt sich hier. Links geht es nach Jericho, dessen Palmen-Oase herüberwinkt, rechts führt eine schnurgerade Straße zu den Pottaschwerken am Nordrande des Toten Meeres. Neben den Pottaschwerken liegt ein gutaussehendes, auch gutbesuchtes Café, „Kallia" genannt. Auf seinem großen Parkplatz stehen Autos und Omnibusse. Die Bewirtung ist europäisch, nur die Kellner sind weißgekleidete Sudanesen mit roter Schärpe und Tarbusch. Die Hitze ist fast unerträglich. Gut vierzig Grad im Schatten, wie der Geschäftsführer behauptet. Aber im Sommer werden es fünfzig und mehr, erzählt er uns. „Und was machen Sie dann?" frage ich ihn. „Dann gehe ich weg", meint er trocken.

Die salzhaltige Luft zerfrißt die Haut, meine Lippen sind schon ganz spröde. Der Sudanese serviert Limonade, wir sehen einigen Badenden zu. Die Meisten gehen nur der Originalität wegen ins Wasser, soweit man bei dieser hochprozentigen Salzlauge — sie hat achtundzwanzig vom Hundert Salzgehalt — überhaupt noch von Wasser sprechen kann. Man schwimmt in ihm wie eine Zelluloidpuppe und hat alle Mühe, die Beine unter Wasser zu bekommen. Dabei muß man sich hüten, etwa auch nur Spuren dieses Wassers in die Augen zu bekommen. Eine kleine Verletzung an der Haut kann bei der Berührung mit der Lauge brennende Schmerzen verursachen. Überdies muß man sich nach einem solchen Bad sofort gründlich unter einer Süßwasserbrause abwaschen, da man sonst die Salzkruste überhaupt nicht wieder von der Haut bekäme. Alles in allem ist so ein Bad im Toten Meer durchaus kein Vergnügen, besonders dann nicht, wenn so wie jetzt zugleich noch eine brennende Sonne Feuerwellen in das Tal wirft, die von den weißgrauen Felswänden und den grellweißen weitläufigen Salinenfeldern ebenso zurückgeschleudert werden wie von der ölig glitzernden Wasserfläche.

Nach kurzer Rast fahren wir zurück zur Straßengabelung und von dort weiter auf Jericho zu. Die Straße umgeht die Pottaschwerke in großem Bogen. Die Geschäftsleitung legt keinen Wert auf Neugierige und verweigert jede Besichtigung. Die Arbeitsmethode ist jedenfalls ganz interessant. Man hat ein starkes Rohr weit in das Meer hinaus bis in eine Tiefe von sechzig Metern ins Wasser versenkt und pumpt nun das in dieser Tiefe noch viel salz- und mineralhaltigere Wasser zu den Werken und in die Verdunstungsanlagen. Es wird in drei Schichten Tag und Nacht gearbeitet. Araber und Juden werden hier beschäftigt. Aber das Leben ist für einen Europäer, besonders im Sommer, nicht lange auszuhalten. Nicht umsonst zahlen die Pottaschwerke die höchsten Löhne in Palästina. Die reiche Mineralausbeute, besonders an dem kostbaren Brom, garantiert immer noch reichen Gewinn.

Auf der Fahrt nach Jericho kommen wir an einem Araberdorf vorbei. Die Hütten sind alle aus Benzinkanistern gebaut, die man mit Erde gefüllt und wie Steine zusammengefügt hat.

Ein armseliges Volk haust in ihnen, von der glühenden Sonne fast schwarz gebrannt, so daß man anfangs meinen könnte, Neger vor sich zu haben.

Die mehrere Kilometer breite Ebene im Unterlauf des Jordans ist kahl und weiß. Nur selten steht ein seltsames Stachelgewächs einsam am Wege. Die umliegenden Hügel, Ausläufer des Ephraimgebirges, bilden wild-groteske Formen. Der einzige grüne Fleck in dieser Einöde ist Jericho mit seinen Gärten. Die Palmen grüßen schon von weither und vor der Stadt empfängt uns der Blütenduft vieler Gärten. In den Sommermonaten ist die ganze Ebene zwar ein Glutkessel, aber im Winter fahren die frierenden Jerusalemer nur allzu gern nach Kallia oder Jericho, um die erstarrten Glieder wieder beweglich zu machen. Jerusalem kann scheußlich kalt werden. Da ist es dann wunderbar, für wenige Piaster in einer Stunde wieder in den wärmsten Sommer zurückversetzt zu sein. Eins hat allerdings auch Jericho, beziehungsweise die ganze Gegend am Toten Meer, mit Jerusalem gemeinsam: das ist der Wassermangel des Sommers. Denn Trinkwasser ist hier selten. Nur Jericho hat eine Süßwasserquelle, der es auch seine Gärten und Palmen verdankt, aber auch mit ihr muß im Sommer haushälterisch umgegangen werden. Den kleinen arabischen Steinhäusern sieht man kaum die vieltausendjährige Tradition dieses Ortes an.

Bald liegen die grünen Gärten Jerichos hinter uns und ringsum herrscht wieder die Salz- und Sandwüste. Durch den Sonnenglast schimmern jetzt graugrün die spärlich bewachsenen Ufer des Jordans, auf den unsere Straße zuführt. Der Jordan ist die Grenze zwischen Palästina und dem Emirat Transjordanien. Eine Grenze, die in papierner Willkür ein organisch seit je zusammengehöriges Land zerschnitten hat. Der Westen wurde als Palästina in ein englisches Mandat verwandelt und der jüdischen Einwanderung freigegeben, während das Ostjordanland unter der Regierung des Emirs Abdullah — wenn auch unter englischer Oberaufsicht — eine gewisse Selbständigkeit besitzt und der jüdischen Einwanderung hermetisch verschlossen bleibt. Zugleich unterbindet man aber mit dieser Grenze den wirtschaftlich notwendigen Lebensstrom

zwischen den Weide- und Ackergebieten des Ostjordanlandes und den Städten und Häfen des Küstenlandes, was zu einer immer weiter fortschreitenden Verarmung Transjordaniens führt.

Wir sind am Grenzfluß angelangt. Eine klapprige Bohlenbrücke führt über den schmalen Fluß. Dürftige Hütten stehen am Schilf. Etwas abseits ragt ein verrostetes Feldgeschütz aus dem Schlamm: ein Erinnerungszeichen an die jahrelangen erbitterten Kämpfe an der Palästinafront bis zum schlimmen Ende im Jahre 1918.

Diesseits des Flusses stehen die palästinensischen Zollbeamten, von jenseits weht die schwarz-weiß-grüne Flagge des Emirs mit ihrem roten Zwickel und dem weißen Stern. Einige Beduinen versehen dort den Grenzdienst. Sie sprechen nur arabisch. Aber man nimmt es hier nicht so genau. Zehn Piaster verlangt der Emir als Eintrittsgeld in sein Land. Wenn die erst bezahlt sind, werden keine großen Formalitäten mehr erfüllt. So können wir schon nach wenigen Minuten weiter.

Die schönen Straßen Palästinas haben ihr Ende gefunden. Was hier zwischen der Grenze und dem etwa fünfzig Kilometer entfernten Es Salt uns und dem Wagen zugemutet wird, läßt sich schwer beschreiben. Die sogenannte Straße besteht aus mehr Löchern als festen Flächen. Ob man schnell oder langsam fährt, es ist ein nervenzerrüttendes Rumpeln. Vor einem Dorf begegnen uns die ersten bewaffneten Beduinen, den Patronengürtel über der Schulter, das meist sehr moderne Gewehr lässig in der Hand. In Palästina dulden die Engländer keine Waffe bei Zivilpersonen. Hier ist die Waffe Zeichen der Manneswürde und jeder kann davon tragen, soviel er will.

Bald nehmen uns die Schluchten des transjordanischen Höhenrückens auf. Ostjordanland ist eine Hochebene, die im Durchschnitt auf tausend Meter Höhe verläuft, während die Jordanebene, aus der wir emporsteigen, fast vierhundert Meter unter Meeresspiegel liegt. Wir haben also bis zum Plateau einen ganz schönen Höhenunterschied zu überwinden. Anfangs folgt die Straße einem kleinen Wasserlauf. Später klettert sie immer höher an den Berghängen empor. Auch hier ist das Land noch fast ohne Vegetation. Nur

Ziegenherden weiden manchmal, als schwarze Punkte erkennbar, an den steilen Hängen. In halber Höhe der Berge kleben die schwarzen Ziegenhaar-Zelte der Nomaden an den Wänden. Manchmal hausen die Hirtenfamilien auch nur in Berghöhlen, die wie Vogelnester über den Schluchten kleben.

Endlich erreichen wir die erste Stadt auf dem Wege nach Amman, der Hauptstadt des Landes. Es ist Es Salt, eine Stadt, deren Häuser an den steilen Berghängen übereinandergeschichtet sind. Die Bevölkerung ist rein arabisch und gilt seit je als wenig fremdenliebend. Es kommt gar nicht selten vor, daß sie einen Durchreisenden mit Steinen bedenken, besonders wenn sie in ihm einen Juden oder auch nur einen Engländer vermuten. Denn beide haben in Transjordanien keine Liebe zu erwarten. Die Leute aus Es Salt pflegen aus ihrem Mißfallen überhaupt nie ein Hehl zu machen. Als sie einmal mit ihrem Emir unzufrieden waren — sie hatten ihn im Verdacht, einen Landverkauf an Juden in Erwägung gezogen zu haben, um der ewigen Geldmisere des Landes etwas abzuhelfen — bewarfen sie ihn bei der Durchreise durch Es Salt mit Zwiebeln! Nun, immerhin sind Zwiebeln harmloser als Steine.

Um nicht auch in falschen Verdacht zu kommen, hatte ich gleich nach dem Grenzübertritt die deutsche Flagge am Wagen befestigt. In Palästina wäre das nicht erlaubt gewesen, dort dürfen nur die Wagen der Konsuln Landesflaggen führen. Aber hier tut sie ihren Dienst. Die Araber kennen den Wimpel und die „Almani", die Deutschen, sind bei ihnen gut angeschrieben. So sind die Leute überall friedlich, manchmal sogar freundlich. Überdies biegt die Straße nach Amman bei den ersten Häusern von Es Salt ab, so daß wir die Durchfahrt durch den ganzen Ort vermeiden können. Jetzt wird der Weg auch wieder besser und bald haben wir die Hochebene erreicht. Hier oben finden wir den ersten fruchtbaren Boden seit den Küstengebieten. Er gibt allerdings unter der ungenügenden, urväterlichen Art der Bebauung noch lange nicht den bestmöglichen Ertrag. Dazu würde Geld nötig sein, und das findet man in diesem Lande leider nicht.

In der Hauptstadt Transjordaniens

Kurz vor Amman durchfahren wir ein Tscherkessendorf. Seine Bewohner waren aus dem Kaukasus hierher gekommen und bilden eine starke Kolonie. Aus ihren männlichen Bewohnern rekrutiert sich die Leibwache des Emirs, der anscheinend seinen Landeskindern weniger traut als diesen früheren Russen.

Hinter einer Kurve taucht jetzt Amman auf, die Hauptstadt Transjordaniens. Ein Tennisplatz an der Straße prägt den ersten Eindruck. Aber es wäre falsch, von diesem wohl in politisch besseren Zeiten angelegten Tennisplatz der Engländer Schlüsse auf das europäische Niveau der Stadt zu ziehen. Amman ist noch echtes Arabien. Nur zwei Dinge passen nicht ganz in dieses Bild hinein: der Verkehrsschutzmann und die unvermeidliche Bata-Filiale. Der tschechische Massenerzeuger billiger Schuhe hat mit seinen Filialen scheinbar ganz Asien überschwemmt.

Heute ist gerade der Haupttag des Kurban-Beiram-Festes. Durch die engen Straßen drängt eine festlich erregte Menge. Der Weg zum Philadelphia-Hotel, dem einzigen auf europäische Art geführten Hotel, führt durch die ganze Stadt. Ich glaube, ohne unsern Wimpel wären wir nicht so heil durch die engen Bazargassen gekommen. Denn bei der stoischen Gelassenheit des Orientalen sind in so schmalen Gassen schon in ruhigen Zeiten Meinungsverschiedenheiten über die Notwendigkeit des Ausweichens zwischen Fußgängern und Autofahrern keine Seltenheit. An einem Festtag aber, zu dem überdies viel Landvolk in die Stadt kommt, ist man noch viel störrischer. Nun gar, wo es sich bei uns um Europäer handelte! Hätte da nicht der Wimpel ausgleichend gewirkt, wären ernsthafte Zwischenfälle durchaus möglich gewesen.

Kurz vor dem Hotel lag der Festplatz, der eigentlich mehr ein Rummelplatz war. Ein seltsamer Kontrast: Vor uns erhebt sich die guterhaltene Ruine eines altrömischen Amphitheaters. Am steilen Hang eines der braungebrannten Hügel ziehen sich die steinernen Ränge empor. In der Arena stehen noch zahlreiche Säulenreste. Zwischen ihnen aber wirbelt ein toller Jahrmarktbetrieb. Schaukeln und Drehräder sind aufgestellt, Verkaufsbuden

und kleine Garküchen verteilen sich über den ganzen Platz, und zwischen römischen Säulen und primitiven Schaukelrädern bewegt sich eine bunte Menge, lachend, schmatzend und handelnd. Auf den Steinterrassen des Theaters wimmelt es rot, weiß, schwarz, in allen Farben. Autobusse bringen immer neue Besucher aus den umliegenden Dörfern. Und das alles wogt und brodelt durcheinander.

Nicht weit vom Eingang zu diesem Vergnügungspark mit antikem Rahmen liegt auf der andern Seite der Straße die Einfahrt zum Philadelphia-Hotel. Einige Engländer sind die einzigen Gäste. Sie verhelfen den Räumen schnell zu einem kolonial-europäischen Ausdruck. In der Bar des Hotels fühlen wir uns sogar heimatlich berührt. Statt des sonst üblichen Whiskys trinken die Gäste gutes eisgekühltes Münchner Löwenbräu. So kommt es, daß auch wir uns im Philadelphia-Hotel schnell wohl fühlen.

Schließlich nehmen wir unsere Photoapparate und riskieren einen Bummel zum Festplatz. Gleich vor dem Hotel schließt sich uns der arabische Schofför eines der Omnibusse an. Wie er erfährt, daß wir Deutsche sind, packt er seine deutschen Sprachkenntnisse aus. Sie sind zwar nicht groß, aber um so beachtlicher, da er nur einmal vor Jahren acht Tage in Hamburg war. Die Gelegenheit, diese seine überlegenen Kenntnisse vor seinen Landsleuten vorzuführen, läßt er sich verständlicherweise nicht entgehen. Er schwingt sich gleich zu unserm Führer auf und erzählt jedem, der uns nahe kommt, daß wir „Almani" sind. Und das scheint Wunder zu wirken. Photographieren ist im Orient nicht immer erwünscht. Hier jedoch sind die Leute zwar neugierig, aber ohne jede Feindseligkeit. Wir photographieren lustig drauf los. Wenn das Gedränge um uns zu groß wird, fährt ein schwarzer Polizist des Emirs — auch bei der Polizei scheint Emir Abdullah seine Landeskinder nicht selbst bemühen zu wollen — mit seinem Knüppel dazwischen. Manchmal wirft er auch mit einem Stein nach einem allzu frechen Bengel, den er einer persönlichen Attacke nicht für wert hält.

Als wir endlich mit reicher Photobeute wieder ins Hotel zurückkommen, herrscht große Aufregung. Der Wirt, ein christlicher



Wasserträgerinnen in Nazareth.



Verwitterte Holzkreuze aus Propellern
gaben dem alten deutschen Kriegerfriedhof von Nazareth sein eigenartiges Gepräge.

Syrer, steht hinter der Tür und meint ängstlich, wir sollten lieber nicht photographieren, das könnten die Leute übel nehmen. Er selbst müsse, wenn er in die Stadt ginge, den roten Tarbusch aufsetzen, damit man ihn nicht etwa für einen Juden halte. Das scheint hier etwas sehr Gefährliches zu sein. Tatsächlich ist auch die Erbitterung im Lande gegen die jüdische Einwanderung in Palästina groß und ständig im Wachsen. Aber auch die hier lebenden Engländer zeigen sich nicht gern. Bei unserer Rückkehr vom Festplatz trat gerade ein englisches Ehepaar die Weiterreise mit dem Wagen ins Landesinnere an. Wir hatten die beiden vorher an der Bar gesehen, typische Engländer, auch in der Kleidung. Aber jetzt waren sie überhaupt nicht mehr wiederzuerkennen. Beide trugen das faltige Überwurfkleid der Beduinen, dazu die Kefije, das buntgewürfelte Kopftuch mit den Schnüren, und große dunkle Brillen. So saßen sie hinten im Wagen wie zwei alte Beduinen-Scheichs. Vorn nahm neben dem arabischen Schoffor ein schwerbewaffneter Soldat des Emirs Platz. Engländer pflegen für solche Verkleidungen nichts übrig zu haben, wenn sie nicht dringend nötig sind.

Wir haben eine Einladung vom Premierminister erhalten. Sein Haus liegt auf halber Höhe eines Hügels. Am Tor empfängt uns sein Schwiegersohn und führt uns in den Empfangsraum. Nach Aussehen, Sprache und Kleidung könnte der junge Araber ebenso gut aus einer südeuropäischen Hauptstadt kommen. Sein Französisch und sein Englisch sind fehlerlos. Dann tritt der Ministerpräsident Transjordaniens, Ibrahim Pascha Haschem, ein. Der schlanke, grauhaarige Herr mit den scharfen grauen Augen macht eher den Eindruck eines Gelehrten als eines Politikers. Wir hörten auch schon von seinem Schwiegersohn, daß er Doktor der Rechte ist und früher eine Professur an der Universität in Damaskus innehatte, von der ihn der Emir auf diesen Posten rief. Die Begrüßungszeremonie beginnt, die ersten Pralinen werden herumgereicht. Diese für unsern Geschmack fast übersüßen Damaszener Pralinen dürfen bei keinem Besuchsempfang fehlen. Inzwischen kommen neue Gäste. Der griechisch-katholische Oberpriester, aus Höflichkeit Patriarch tituliert, kommt in Begleitung

6

mehrerer Priester. Als weiterer, aber stummer Gast sitzt in der Ecke ein Polizei-Offizier. Er darf zu Witzen der Gäste lächeln, bleibt aber sonst ganz abseits.

Die Begrüßungen sind orientalisch lang und lebhaft. Bald kommen wir auf das Land und seinen Herrscher, Emir Abdullah, zu sprechen. Der Emir hat hier wahrlich keinen leichten Stand. Er ist der zweite Sohn König Husseins, des Herrschers in Hedschas, dem die Engländer während des Krieges für seine Hilfe gegen die Türken die Herrschaft über Arabien versprachen, während sie ihn dann nach seiner Niederlage gegen Ibn Saud, den Beherrscher Zentral-Arabiens, ruhig in die Verbannung gehen ließen. Zuvor hatten sie allerdings seinem Sohn Feisal, dem Kampfgefährten des Obersten Lawrence, nach einem mißglückten Zwischenspiel in Damaskus zum irakischen Königsthron verholfen, während sie dessen Bruder Abdullah zum Emir in Transjordanien ernannten. Der neue Emir hatte kein leichtes Amt übernommen. Das Land war so arm, daß die Verwaltung ohne finanzielle Hilfe der Engländer gar nicht durchführbar war. Das Volk war aber juden- und deshalb englandfeindlich, so daß der Emir dauernd zwischen beiden Polen vermitteln sollte, womit er sich wieder das Mißtrauen seiner Untertanen zuzog.

Kurz vor unserm Eintreffen in Amman hatte der Emir die Hauptstadt verlassen, um eine militärische Inspektionsreise in die südöstlichen Grenzbezirke anzutreten. Dort unten sind Grenzstreitigkeiten mit dem Herrscher von Nedschd und Hedschas, König Ibn Saud, an der Tagesordnung, seit die Engländer nach der Besitzergreifung des Landes durch Ibn Saud Teile des Hedschas zu Transjordanien geschlagen hatten, um den ihnen wichtig scheinenden Hafen Akaba am nördlichsten Zipfel des Roten Meeres nicht in die Hoheitszone des Königs Ibn Saud kommen zu lassen. Ibn Saud fühlte sich zwar nicht stark genug, um gegen diese Regelung mit Waffengewalt vorzugehen, aber als Zeichen seines Protestes sind Grenzzwischenfälle dort unten nichts Seltenes.

Während wir über diese Lage sprechen, läutet das Telephon. Ein neuer Besuch sagt sich an: der Kriegsminister von Transjordanien, der blatternarbige Emir Shakir, ein Vetter des Emirs

Abdullah und der einflußreichste Beduinenscheich des Landes. Oberst Lawrence erwähnt ihn des öfteren in seinem Buch als Kampfgenossen und Freund. Der Emir präsentiert sich als echter Nachkomme der alten Wüstensöhne. Im Gegensatz zu den andern Anwesenden, die alle europäisch gekleidet sind, trägt er die Tracht seines Stammes. Die dunkel gestreifte Kefije umhüllt das blatternarbige bewegungslose Gesicht. Die Hände spielen dauernd mit der bernsteinenen Gebetsschnur, der Masbaha. Er spricht nur im Beduinendialekt seiner Heimat, so daß selbst unser Dolmetsch, der Schwiegersohn des Premiers, Mühe hat, ihn zu verstehen. Mit den langen Begrüßungen, die seine Ankunft begleiteten, kamen auch wieder die Pralinen, die herumgereicht wurden. Dann wird dem neuen Gast zu Ehren arabischer Kaffee gereicht. Er hat nichts mit dem türkischen Kaffee gemein, bei dem bekanntlich Zucker und Kaffeemehl die halbe Tasse füllen, sondern ist ein hellbraunes, bitteres und stark mit Hel gewürztes Getränk. Aus einer großen metallenen Schnabelkanne werden die winzigen, halbkugeligen Porzellantassen von Dienern immer wieder aufgefüllt.

Inzwischen hat der Emir erfahren, daß wir aus Deutschland sind und spart nicht mit bewundernden Worten über den Führer. Zur Judenfrage in Palästina winkt er nur verächtlich ab: „Damit werden wir schon fertig werden".

Die Sonne steht schon schräg vor uns am Himmel, als wir Amman verlassen, um nach Jerusalem zurückzukehren. Ein Polizist gibt uns das Ehrengeleit bis vor die Stadt. Das erleichtert das Durchkommen in den engen Straßen und schützt vor Verwechslungen. Dann sind wir wieder uns selbst überlassen und fahren auf einsamer Straße durch die braungedörrte Ebene.

Einmal begegnet uns eine berittene Polizeistreife, die hier den Straßendienst versieht. Es kommt ja oft genug vor, daß Autos überfallen und ausgeplündert werden. Bei der dauernd steigenden Not der Beduinen, die durch die Dürren mehrerer aufeinanderfolgender Jahre den Großteil ihrer Herden verloren haben und nun kümmerlich ihr Dasein fristen, sind solche Überfälle meist Verzweiflungsakte. Allerdings sind sie dadurch für die Betroffenen nicht weniger unangenehm. Auch wir merken öfter bei unserer

6*

Fahrt durch das Land, daß auf nahegelegenen Berghängen Beduinen mit dem Gewehr in Anschlag liegen. Nicht umsonst sind unsere Pistolen stets schußbereit, wenn wir uns auch nicht darüber hinwegtäuschen, daß im Ernstfall unsere Lage trotz der Waffen ziemlich hoffnungslos wäre. Die Beduinen sind bekanntlich ausgezeichnete Schützen und besitzen noch aus der Kriegszeit moderne Militärgewehre. Und überdies wissen ja nur sie, wann es ernst werden soll. Es blieb uns also nichts Besseres übrig, als nach den Lehren des Korans an ein Kismet, ein unabwendbares Schicksal, zu glauben und vielleicht noch „Insch' allah" zu murmeln: „Wenn Gott es will!"

Es war also nicht unser Verdienst, daß wir heil durchkamen. Vielleicht war die Tageszeit nicht günstig — Räuber ziehen meist die Dämmerstunde des Abends vor, weil sie dann die ganze Nacht als Vorsprung für die Flucht gebrauchen können — vielleicht hielt sie auch der Wimpel am Wagen ab. Oder — wahrscheinlichster Weise — waren es gar keine Räuber, sondern friedliche Berghirten, denen wir ebenso verdächtig vorkamen, wie sie uns.

Wieder berühren wir die unfriedliche Stadt Es Salt und wieder läßt man uns wohlwollend passieren. Dann geht es immer tiefer auf der holprigen Bergstraße zwischen den steilen Schluchten. Als wir aus dem letzten, von steilen Felshängen eingefaßten Tal in die Jordanebene einbiegen, zaubert die eben verschwindende Abendsonne die zartesten Pastellfarben über Ebene, Gebirge und Meer. Jenseits der steilen, in der abendlichen Dämmerung schon dunkelviolett schimmernden Berglandschaft des Judäischen Gebirges liegt Jerusalem. Rechts und links von unserm Weg stehen noch blühende Orleanderbüsche, hinter deren roten Blütendolden frischgrüne Bambusspitzen und hohes Schilf von einem letzten Goldstrahl erfaßt werden. Sonst aber herrscht überall die weißgelbe Eintönigkeit der Salzebene. Der Dunst des Abends liegt über dem Jordan, als wir ohne sonderliche Formalitäten die Grenzbrücke passieren. Wir fahren hinüber zum Strand des Toten Meeres. Der Duft der Gärten Jerichos begleitet uns noch ein Stück durch die Wüste. Es ist die Zeit des Vollmondes. Eine lauwarme Luft fließt an dem dahineilenden Wagen entlang. Wir

fahren zum Café Kallia. Von der Terrasse aus erleben wir den Übergang des rötlich violetten Abends in das bläuliche Silber einer Vollmondnacht.

Es ist spät am Abend, als wir die Rückfahrt nach Jerusalem antreten. Die pittoreske Romantik einer Tagfahrt durch das leblos scheinende Gebirge wird zu einer Reise durch ein traumhaft schönes Zauberland im Vollmondschein. Alle Farbtöne vom silbrig hellen Blau bis zum schattentiefen Schwarz sind über Berghänge und Schluchten ausgegossen. Als Silberband windet sich die Straße bergan. Die große Stille der Nacht durchbricht nur manchmal das Weinen eines Schakals. Dann huscht wohl auch ein Schatten über die Straße durch die Lichtkegel unseres Wagens. Es sind die einzigen Zeichen des Lebens in dieser Geisterwelt. Endlich blinken Lichter vom Berghang, Mauern tauchen vor uns auf. Dann erwacht das Leben einer Stadt um uns und die Tore Jerusalems nehmen uns wieder auf.

Der Brunnen des Olivenöls

Wieder einmal verlassen wir mit der aufgehenden Sonne Jerusalem. Aber diesmal geht die Fahrt nach Norden. Ein deutscher Journalist hat sich uns angeschlossen. Der neue Reisebegleiter vertreibt sich und uns die Zeit damit, daß er uns Unterricht in der blumenreichen Vielgestaltigkeit der arabischen Flüche erteilt. Man muß sich in Palästina genau wie anderswo über schwerhörige Fußgänger oder Viehtreiber ärgern. Aber wie soll man seinen Ärger abreagieren, wenn der Schuldige einen gar nicht versteht. Als wir gleich hinter Jerusalem wieder einmal mit einem Viehtreiber in Meinungsverschiedenheiten geraten, scheint uns das eine willkommene Gelegenheit, daß unser Lehrer seine Kenntnisse an den Mann bringe. „Sagen Sie doch jetzt dem Mann mal unsere Meinung auf arabisch" fordere ich ihn auf. Aber der schweigt sich aus. Hinterher meint er trocken: „Aus dem Auto schimpfe ich nie mehr. Man kann nicht wissen, vielleicht bleibt der Wagen hinterher stehen. Ich hab das einmal gemacht.

Dann ist das Auto stehen geblieben. Die Prügel möchte ich Ihnen nicht gönnen, die ich damals bezogen habe." Theorie und Praxis!

Wir kommen an einem englischen Militärflugplatz vorbei. Kleine Doppeldecker rollen über das Feld, an den Hangars im Hintergrund wird gebaut. Nahebei liegt eine jüdische Kolonie, sofort erkennbar an dem hohen steinernen Kinderhaus. Dann kommen arabische Dörfer, endlich ein größerer Ort, und zwar unverkennbar arabisch, aber nach seiner Bauart offensichtlich von wohlhabenden Leuten bewohnt. Das ist Ramallah, ein fast nur von christlichen Arabern bewohntes Dorf. Viele der Hausbesitzer hatten sich in Amerika ein Vermögen erworben und haben sich nun hier in Ramallah zur Ruhe niedergelassen.

Kurz hinter Ramallah verlassen wir für einen kurzen Abstecher die Fernstraße und biegen zu dem kleinen Dorf Bir Zeit ab! Es besteht aus wirr ineinandergebauten würfelförmigen Stein- oder Lehmhäusern, abgegrenzt durch Kaktushecken oder Steinwälle. Ärmlich gekleidete Hirten treiben die schwarzen Ziegen und die Schafe durch die Gassen. Hin und wieder begegnet uns eine der schwarz gekleideten Frauen in schleppenden Gewändern, einen Wasserkrug oder einen Korb auf dem Kopf. Selbst der kleine Friedhof ist nur Stein unter Steinen. Das kleine Dorf bildet einen krassen Gegensatz zu dem reichen Ramallah. In diesen Hütten herrscht offensichtlich die Armut. Es ist die gleiche Not, die man in fast allen Dörfern des Berglandes und in vielen der Ebene finden kann. Die Fellachen sind in den seltensten Fällen selbst Besitzer des Landes, das sie bearbeiten. Fast neun Zehntel des Bodens ist in den Händen von Kapitalrentnern, die ihren Besitz verpachten und selbst in der Stadt leben. Schon diese besonderen Besitzverhältnisse mußten bei der Landerwerbung durch die jüdischen Organisationen zu Schwierigkeiten und Schäden führen, wie sie in einem andern Lande nicht ohne weiteres aufgetreten wären. Solange der Fellache auf seinem Pachtlande saß, hatte er zwar nie Geld, aber wenigstens ein Dach über dem Kopf und seine kärgliche Nahrung. Der beim Landverkauf abgefundene Bauer war aber entwurzelt und in den meisten Fällen an einer Verpflanzung auf einen ihm fremden Boden uninteressiert. Er

glaubte, als Arbeiter in der Stadt mehr verdienen zu können, vermehrte aber durch seinen Zuzug nur das vorhandene arbeitslose Proletariat und erwies sich auch in den meisten Fällen dem verschärften Daseinskampf in den Städten nicht gewachsen.

Aber auch ohne Besitzveränderungen mußte der arabische Fellache unter den neuen Wirtschaftsverhältnissen des Landes verarmen. Die jüdische Kapitaleinwanderung brachte zwangläufig eine verteuerte Lebenshaltung für das ganze Land mit sich, wie ja auch die jüdischen Löhne oft fünf- bis zehnmal höher lagen, als die arabischer Arbeiter, besonders auf dem Lande. Das bisherige patriarchalische Verhältnis zwischen Landbesitzern, Pächtern und Knechten war bestimmt nicht immer erfreulich, es war aber der allgemeinen Wirtschaftslage dieses armen Agrarlandes angepaßt. Löhne und Preise waren für europäische Begriffe unvorstellbar niedrig, aber sie entsprachen einander. Das alles mußte mit dem Vordringen des jüdischen Wirtschaftseinflusses in Unordnung geraten. Bisher schloß der arabische Landarbeiter mit dem Gutsbesitzer oder Pächter einen Jahreskontrakt ab. Sein Lohn bestand aus Naturalien, Kleidung und barem Geld. Eine Unterkunft hatte er nicht zu beanspruchen. Er konnte entweder im Stall oder im Gemeinschaftshaus der Gemeinde übernachten. Seine Familie wird meist in einem andern Dorf gewohnt haben. Ein Kontrakt, wie er bis jetzt dem Durchschnitt entsprach, sah folgende Leistungen vor: Nach Einbringung der Ernte stehen dem Knecht 150 Kilogramm Getreide, 6 Kilogramm Olivenöl, 15 Kilogramm Zwiebeln, 15 Kilogramm Linsen und 10 Kilogramm Oliven zu. Der Marktwert dieser Naturalien beträgt etwa 3,5 bis 4 Pfund, also im Kaufwert etwa 50 bis 60 Mark. Weiter erhält er 2 Hemden, 2 Hosen, 1 Überwurf, 1 Jacke, 2 Paar Schuhe und den Anspruch auf zweimaliges Besohlen, was einem Wert von 105 Piastern, also etwa 16 Mark, entspricht. Der bar auszuzahlende Lohn beträgt pro Jahr 8 bis 12 Pfund Sterling, also 120 bis 150 Mark im Kaufwert. Aber auch sein Herr darf für eine fünf- bis sechsköpfige Familie höchstens 40 bis 50 Pfund verbrauchen (also 600 bis 750 Mark entsprechend), wenn er nicht restlos verschulden will. Schwierig wird

auch die Lage, wenn der junge Bauer heiraten will. Je nach der Stellung der Familien sieht der Ehekontrakt Abfindungen bis zu fünfzig und mehr Pfund vor. Diese Summe muß von dem Bräutigam an den Vater oder Bruder der Braut gezahlt werden. Zwar wird davon ein Großteil von dem Vater für die Ausstattung seiner Tochter verwandt werden müssen, aber dafür geht auf der andern Seite die gesamte Hochzeit zu Lasten des Bräutigams. Und deren Kosten belaufen sich meist auch nicht unter 10 bis 15 Pfund.

All das hat in Palästina den Beruf der Geldverleiher gedeihen lassen. Sie sind hier die allein Mächtigen. Mit schlauen Worten wissen sie dem Fellachen das erste Darlehen aufzureden. Das weitere geht dann von selbst. Und einmal in das Netz des Geldverleihers geraten, kommt der Schuldner kaum mehr heraus. Der Zinssatz für die Fellachen geht nach dem berüchtigten „Zehn-fünfzehn-Satz" und beträgt fünfzig bis hundert Prozent. Das heißt, für zehn Pfund im Frühjahr hat der Fellache fünfzehn Pfund im Herbst zur Erntezeit zurückzuzahlen. Da er nie mit Bargeld, sondern nur mit seiner Ernte seine Schuld abtragen kann, wird er bei der Verrechnung noch einmal übers Ohr gehauen. Hat er dann das Saatgut des nächsten Jahres schon für die Rückzahlung verwandt, ist er dem Gläubiger erst recht sicher. Er muß ihn wieder um ein Darlehn bitten und die Schraube dreht sich immer enger. Erst in den letzten Jahren hat die britische Mandatsverwaltung Gesetze gegen das uralte „Recht" dieser Ausbeuter erlassen, die dieses Übel etwas bannen.

Bir Zeit heißt „Brunnen des Olivenöls". Und Olivenöl ist auch das Hauptprodukt dieser Gegend. Überall an den Berglehnen ziehen sich alte Terrassen dahin. Olivenbaum steht dort an Olivenbaum. Aber die Bäume sehen in diesem Jahr grau aus und die Früchte erscheinen klein und verschrumpft. Die Ernte ist schlecht, denn die Trockenheit der letzten Jahre ließ nichts recht gedeihen. Von den sieben Brunnen des Dorfes sind sechs schon versiegt.

Die Menschen, die hier wohnen, sind arm, ihre Häuser gleichen steinernen Höhlen. Die Fenster sind winzig, wenn überhaupt welche da sind. Wir besuchen einen dieser ärmlichen Bauern. Seine erste

Sorge gilt der Tasse Kaffee, die abzuschlagen eine tödliche Beleidigung wäre. Dann möchte er am liebsten gleich eins seiner wenigen Hühner fangen und uns zu Ehren schlachten. Wir können den gastlichen Hausherrn nur mit Mühe zur Aufgabe dieses Vorhabens bringen. Dann zeigt er uns sein Haus. Im Wohnraum hebt er einen runden Deckel vom Boden. Eine schwarze Öffnung gähnt uns entgegen. Das ist eine Olivenzisterne. Sie faßt mehrere hundert Liter Olivenöl, das der Bauer hier sammelt, um es zur Zeit der bessern Preise verkaufen zu können. Vorausgesetzt, daß seine Gläubiger es ihm so lange lassen. Im Raum daneben ist gerade eine Ölpresse in Gang. In dem halbdunklen Raum, der nur durch die Tür Licht erhält, steht eine Handpresse, ähnlich fast unsern alten Buchdruckerpressen. Ein Fellache legt kleine Säcke, die mit zerdrückten Oliven gefüllt sind, darunter. Dann drückt er mit der Presse das Öl heraus. Die Säcke werden ihm aus einem noch dunkleren Nebenraum gereicht. Von dort kommt ein knarrendes Geräusch. Ich sehe hinein: Da läuft im sturen Trott ein alter Esel im Kreis herum und dreht dabei ein Mühlrad. Statt der Körner werden die kleinen dunkelblauen Oliven hineingeschüttet. Die so vorgemahlene Masse wird dann in die Säcke gefüllt, und die Handpresse besorgt den Rest. —

Aufruhr im Land

Wir sind auf die Fernstraße zurückgekehrt. Die Gegend, in die wir jetzt kommen, war schon vor zweitausend Jahren ein beliebter Ort für Überfälle, wie die Geschichte des Samariters aus der Bibel zu erzählen weiß. Die Gegend heißt noch heute das „Tal der Diebe". Erst vor zwei Nächten war hier ein Auto überfallen worden. Man hatte große Steine in den Weg gelegt und den Wagen auch noch beschossen. Nur das Dazukommen zweier anderer Wagen rettete die Überfallenen.

Bei Tag ist die Strecke ziemlich sicher. So fahren wir ruhig durch und erreichen bald Nablus, eine der größten reinarabischen Orte des Landes. Kurze Zeit später kommen wir zu der Straßen-

kreuzung, an der wir bei unserer ersten Fahrt durch das Land nach Tul Karem abgebogen waren. Jetzt sind wir wieder auf der uns bekannten Straße, befahren sie nur in umgekehrter Richtung. Dschenin taucht auf und ungehindert passieren wir die Frucht-schranke, denn von Süden nach Norden besteht keine Kontrolle.

Jetzt haben wir wieder die reiche Ebene Jesreel vor uns. Hier liegt die größte jüdische Besiedlungsfläche. Die fast hunderttausend Morgen, die vom jüdischen Nationalfond aufgekauft und jüdischen Genossenschaftssiedlern in Erbpacht gegeben wurden, waren in den letzten Jahrhunderten stark verkommen. Es hatten sich Sümpfe gebildet und in ihrem Gefolge hatte dann die Malaria den Siedlern stark zugesetzt. Die zionistische Exekutive setzte hier tausende armer Ostjuden an, um das Land wieder zu entsumpfen. Das gelang auch in fast zehnjähriger Arbeit unter dem rücksichts-losen Einsatz von Gesundheit und Leben dieser bettelarmen Siedler. Sie werden in Gemeinschaftssiedlungen mit kollektivi-stischer Bewirtschaftung, den sogenannten Kvuzoth, zusammen-gefaßt. Privates Eigentum wird dort nicht geduldet. So gut wie jede Ausgabe für die Gemeinschaft oder den Einzelnen die Kvuzah trägt, muß auch jede Einnahme der Gemeinschaftskasse zufließen. Es handelt sich hier also um ein kommunistisches Wirt-schaftsexperiment in Reinkultur. Sogar die Kinderaufziehung folgt diesen Richtlinien. Alle Kinder einer solchen Kolonie werden in einem Gemeinschaftshaus untergebracht und von eigenen Lehr-kräften erzogen. Die Eltern können ihre Kinder nur in den Abend-stunden besuchen. Diese kommunistisch-zionistischen Organisationen sind weit davon entfernt, die rituellen Vorschriften orthodoxer jüdischer Kreise zu befolgen. Dadurch treten sie in scharfen Ge-gensatz zu den in Palästina sehr mächtigen orthodoxen Kreisen. Neben den rein kommunistischen Genossenschaften gibt es noch eine andere genossenschaftliche Siedlungsart, den „Moschaw". So werden die Kolonien genannt, bei denen zwar der Boden vom Nationalfond in Erbpacht gegeben wird, die Kolonisten selbst aber nicht in Kollektivwirtschaft zusammen leben, sondern nur der Verkauf der Produkte von einer Gemeinschafts-Organisation vor-genommen wird.

Nicht alles in jüdischem Besitz befindliche Land gehört dem Nationalfonds. Besonders in der Küstenebene hat auch die PJCA., eine jüdische privatkapitalistische Siedlungsgesellschaft, viel Land erworben und an vermögende Einwanderer verkauft. Dieses in Privathand befindliche Land dürfte immerhin die Hälfte des gesamten jüdischen Besitzes ausmachen.

Auf schlechten Straßen und Wegen geht es ostwärts durch die Ebene zum Jordantal hinunter. Hier wird das jüdische Siedlungsgebiet wieder von rein arabischem Land abgelöst. Vor uns breitet sich die Jordanebene aus und jenseits des Tales erheben sich die bleichen Berghänge des transjordanischen Walles. Wir sind hier wieder mehrere hundert Meter unter dem Meeresspiegel. Das Grün der fruchtbaren Ebene ist verschwunden und hat der vegetationslosen, steinigen Salzwüste der Totenmeersenke Platz gemacht. Nahe dem Fluß stehen einige schwarze Ziegenhaarzelte transjordanischer Nomaden, die die Not der jahrelangen Trockenheit über den Jordan getrieben hat. Auf einer holprigen Steinstraße fahren wir flußaufwärts. Der so viel genannte Jordan ist hier ein kümmerliches Rinnsal. Ein Beduine auf buntgezäumten Pferd will mit unserm Wagen um die Wette reiten, was ihm bei den schlechten Straßenverhältnissen auch für kurze Zeit gelingt. Die Freude darüber leuchtet strahlend auf seinem dunklen Gesicht, als er stolz sein Pferd zu den schwarzen Zelten hin wendet.

Vor uns wachsen jetzt die weitläufigen Anlagen von Tel Or empor. Hier arbeitet das Kraftzentrum Palästinas. Die nach ihrem Erbauer benannten Rutenberg-Kraftwerke verwerten die Wassermassen des Tiberias-Sees und des Jarmuk, eines wasserreichen Nebenflusses des Jordans, der aus den Bergen Transjordaniens herunterkommt. Die Mandatsregierung hat der Rutenberg-Gesellschaft gestattet, den Tiberias-See — auch See Genezareth genannt — als Stausee zu verwenden. Der Spiegel des Sees, der vorher keine größeren Schwankungen kannte, variiert jetzt bis zu vier Metern in seiner Wasserhöhe. Die Ufer treten dabei in wasserarmen Zeiten bis zu zweihundert Metern zurück. Viele kleine Quellen, die vorher unter dem Wasserspiegel lagen, bilden am Strand kleine Tümpel. Damit wurde aber der in

den Jahren vorher mit größter Anstrengung ausgerotteten Malariamücke eine neue Brutstätte geschaffen. Auf der andern Seite wird durch das übermäßige Steigen zu andern Jahreszeiten viel kultiviertes Land für Monate unter Wasser gesetzt. So findet die Tätigkeit der Rutenberg-Gesellschaft bei den Anwohnern des Sees wenig Sympathie.

Wenige hundert Meter hinter den letzten Ausläufern des Kraftwerks weiten sich die Ufer des Jordans zum See Genezareth. Selbst dieser Teil der Jordansenke liegt noch gut zweihundert Meter unter Seehöhe, aber das Wasser des Sees ist süß und sehr fischreich. Die ganze Jordansenke hat ein fast tropisches Klima. Eine uralte Steinbrücke wölbt sich über den Jordan, daneben führt eine sachlich moderne Stahlbrücke über den Fluß. Nur Kamelkarawanen benutzen noch manchmal den steingepflasterten Weg über die alte Brücke, bei dem aus den Fugen zwischen den Steinen die Halme sprießen.

Nahe dem Abfluß des Sees in den Jordan liegt an der östlichen, eigentlich schon zu Transjordanien gehörigen Seite des Sees der kleine arabische Ort Semakh. Ein ungewohntes Leben herrscht auf der Straße durch den Ort. Semakh hat seine Sensation. Auf dem weiten Feld vor den Häusern liegt ein Militär-Zeltlager. Hier veranstaltet das Transjordanische Grenzcorps ein großes Reiterfest. Dieses Grenzcorps rekrutiert sich aus transjordanischen Arabern unter britischer Führung. Heute wird der letzte Tag des diesjährigen Jahresfestes durch Reiterspiele festlich begangen. Der Hochkommissar von Palästina, der Emir von Transjordanien, der inzwischen wieder von seiner Inspektionsfahrt zurückgekehrt war, und mehrere seiner Minister sind als Gäste erschienen. Vor der großen Tribüne finden auf dem weiten Feld die Reiterspiele statt. Besonders an dem Lanzenstechen beteiligen sich Engländer wie Araber mit heller Begeisterung. Es gilt dabei, im vollen Galopp mit der Lanze eine kleine Tafel am Boden zu treffen. Den meisten Reitern gelingt das Kunststück. Dann wird noch ein Schaugefecht zwischen Beduinen und Grenzreitern vorgeführt. In Pausen spielt eine schottische Militärkapelle.

Noch ehe die Preisverteilung stattfinden kann, erhebt sich plötzlich der Hochkommissar und verabschiedet sich vom Emir und seinen Begleitern. Ein Auto bringt ihn zu der im Hintergrund bereitstehenden Fliegerstaffel. Wenige Minuten später braust sie schon über das Feld und über unsere Köpfe hinweg nach Süden, nach Jerusalem zu. Man spricht davon, daß die wieder einmal verschärfte innerpolitische Spannung diesen plötzlichen Aufbruch des Hochkommissars veranlaßt hat. Morgen soll eine große Demonstration der Araber gegen die jüdische Einwanderung stattfinden, und man befürchtet im Zusammenhang damit Zusammenstöße und Unruhen. Eine fühlbare Beklemmung liegt über der Gesellschaft nach der überstürzten Abreise des Hochkommissars. Das Fest wird noch schnell zu Ende geführt, aber alles drängt schon zum Aufbruch.

Über die Jordanbrücke geht es wieder auf die Westseite des Sees. Nach wenigen Kilometern erreichen wir Tiberias, das wie fast alle palästinensischen Städte aus einer Mischung von Altertum und modernster Neuzeit zu bestehen scheint. Kurz hinter der Stadt, in der fruchtbaren Ebene am See, liegt das deutsche Hospiz Tabgha, und unweit davon die Ruine von Capernaum. Eukalyptuswälder säumen die Ufer ein. Zwischen den hohen glatten Stämmen liegen kleine Teiche verborgen, die von warmen Quellen gespeist werden. Diese Quellen, die sich rund um den See in verschiedener Stärke finden, werden vielfach zu Heilzwecken verwendet. Hier bei Tabgha dienen sie allerdings nur den zahlreichen Schildkröten als angenehmer Aufenthalt. In dem Park des Hospiz stehen Bananenstauden, Agaven und Palmen. Wenn es im Winter im übrigen Palästina regnet und stürmt, finden sich hier zahlreiche englische und deutsche Gäste ein, die die gleichbleibend warme Luft und das Wasser der warmen Quellen anlockt.

Hoch über dem See in den Galiläischen Bergen liegt die Bergstadt Safed. In steilen Kurven windet sich die Straße von Tiberias bergan. Dabei gewährt sie an jeder Kurve neue herrliche Ausblicke. Der See Genezareth liegt schon nach wenigen Minuten tief unter uns und zeigt uns sein tiefstes Blau. Aus dem Norden schimmert der Hulesee herüber, von dem der Jordan herunter-

kommt, und darüber ruht, mit schneeiger Kappe, das Hermongebirge. Im Osten glänzen wieder die kahlen Hänge des transjordanischen Bergwalls.

Wir fühlen uns schon hoch in den Bergen, da kommen wir erst wieder an der Marke „Seehöhe" vorüber. Jeder neue Ausblick entlockt Bewunderung. Endlich haben wir den Kamm des Gebirges erreicht. Vor uns in einer Senke liegt Safed, die uralte Bergfeste. Als wir in Safed einfahren, begegnen uns auf der Straße berittene Polizeistreifen, die mit übergelegtem Karabiner die Straßen abreiten. Vor einem arabischen Café sitzen in dichten Gruppen politisierende Araber. Ihre lebhaften Gebärden und lauter Wortwechsel lassen über ihr Gesprächsthema keinen Zweifel. Im Hotel erfahren wir die ersten Alarmnachrichten. Bei der Demonstration in Jaffa war es zu Zusammenstößen mit der Polizei gekommen. Schüsse waren gefallen, es hatte unter den Demonstranten Tote gegeben. Der Bevölkerung draußen sind allerdings die Tatsachen noch nicht bekannt, denn der Telephonverkehr ist gesperrt. Trotzdem geht ein unbestimmtes Wissen durch die Gruppen draußen auf den Straßen. Jetzt tauchen englische Polizisten im Stahlhelm auf. Inzwischen wird es dunkel. Wir wollen noch einen kurzen Spaziergang durch die Altstadt machen. Da steht plötzlich ein britischer Posten, aufs Gewehr gestützt. Nicht, daß er uns verbieten würde weiterzugehen, oh nein, man ist höflich. Er sagt nur: „Ich würde an Ihrer Stelle nicht weitergehen ..." Also gut, dann wollen wir es lieber auch nicht tun.

Die Nacht verläuft ruhig. Nur einmal schreckt uns das Dröhnen schwerer Wagen hoch. Am Morgen ist das Bild von Safed völlig verändert. Es wimmelt von Schotten. Die Seaforth-Highlanders in kurzen Schottenröckchen, darüber Khakischürzen, auf dem Kopf den Tropenhelm, stehen auf der Straße oder beschäftigen sich mit dem Abladen der Autobusse, die sie heraufgebracht haben. Sie waren in der Nacht von Haifa nach Safed geschickt worden, weil das alte Bergnest als unruhig bekannt ist. Einige der blonden Schotten haben Schrammen und Kratzer. Sie wurden auf der Fahrt mehrfach mit Steinen beworfen. Ihr Haupt-

quartier ist auf der Polizeistation. Das ist jetzt die einzige Stelle, die authentische Nachrichten hat.

Der Kapitän gibt mir bereitwilligst Auskunft über die Lage. Im ganzen Land herrscht Aufruhr. In Jaffa hatte es die ersten Toten gegeben. Wie ein Lauffeuer hatte sich die Nachricht trotz Telephonsperre über das ganze Land verbreitet. Noch am selben Abend und in der folgenden Nacht kam es in Jerusalem, in Haifa, in Nablus zu Zusammenstößen zwischen Aarabern und Polizisten. Da sich England schützend vor die Juden stellte, wurde es selbst zum Feind. Die Araber stürmten Polizeistationen und Regierungsgebäude. Nun mußte Militär eingesetzt werden, die Polizei war machtlos. Die Fliegerstaffeln brausten über das Land. Keine Ansammlung konnte ihnen entgehen. Die Mandatsregierung war offensichtlich gewillt, durchzugreifen. Der offene Aufruhr war auch in vierundzwanzig Stunden niedergeschlagen, aber im Stillen gärte es erst recht.

Eine Weiterreise im Wagen käme zur Zeit überhaupt nicht in Frage, meint der Offizier auf meine Frage. Diese Verantwortung könne er nicht übernehmen. Also müssen wir warten.

Gegen Mittag kommt ein neuer Truppentransport aus Haifa. Alles Schotten, die Stahlhelme am Tornister festgeschnallt. Sie hatten keine leichte Fahrt hier herauf. In jedem Dorf hagelte es bei der Durchfahrt Steine aus dem Hinterhalt. Hier in Safed ist es ruhig. Aber der ganze Überlandverkehr stockt. Auch die Post, die in Autos heraufkommt, fällt aus. In Haifa ist das Standrecht verkündet. Niemand darf die Stadt betreten, niemand sie verlassen. Immer neue Unruhen flackern trotzdem auf.

Die erzwungene Untätigkeit wirkt auf die Dauer bedrückend. Die wenigen Europäer Safeds kommen sich vor wie Gefangene. Die Altstadt zu betreten, wird ihnen vom Militärkommandanten abgeraten. Den Ort zu verlassen, kann Lebensgefahr bedeuten, denn die Macht der Polizei und des Militärs reicht nur so weit wie ihr Auge. Was hinter den braunen Hügeln jeweils vor sich geht, bemerken höchstens die Militärflieger, wenn sie ihre Maschinen dicht überm Boden jagen, um nach Ansammlungen von Freischärlern Ausschau zu halten.

Am dritten Tag immer noch das gleiche Bild. Im Lande soll es zwar überall wieder ruhig sein, aber der Polizeikommandant rät uns trotzdem ab, mit dem Wagen die Stadt zu verlassen. Schließlich können wir aber nicht ewig in dem Bergdorf bleiben, und dieser Zustand der scheinbaren und doch nicht wirklichen Ruhe kann Wochen dauern. Es ist alles Glücksache, heute so gut wie vielleicht in zwei Wochen. Also sagen wir gar nichts mehr, setzen uns am nächsten Mittag einfach ins Auto und fahren los.

Zuerst zurück nach Tiberias. Die Fahrt quer durch die Galiläischen Berge und durch das aufrührerische Akko wäre zu riskant. Auf der ganzen Strecke bis hinunter zum See berührt die Straße nur eine einzige Siedlung. Es ist Rosch Pinah, eine alte jüdische Kolonie aus der Vorkriegszeit. Sie besteht aus wenigen, meist armseligen Häusern. Die Einwohner lassen sich nicht auf der Straße sehen. Fahrzeuge begegnen uns auf der ganzen Strecke überhaupt nicht. In Tiberias herrscht Hochspannung. Hier und dort stehen heftig diskutierende Gruppen zusammen, bis die Polizeistreifen, die auch hier mit Gewehr und Stahlhelm ihren Dienst tun, sie zerstreuen. Bei den Omnibusschaffnern und den Taxischofförен holen wir weitere Erkundigungen ein. Aber auch hier raten uns alle vom weiterfahren ab. Die Überland-Omnibusse — die jüdischen wie die arabischen (die letzteren wegen des ausgerufenen Generalstreiks) — haben ihren Dienst eingestellt. Sie fänden ohnehin kaum Passagiere, die Lust hätten, auf offener Landstraße überfallen und ausgeraubt, wenn nicht gar umgebracht zu werden. Von den nachfolgenden Strafexpeditionen wird schließlich kein Erschlagener wieder lebendig.

Als ich erkläre, daß ich auf alle Fälle versuchen werde, nach Haifa durchzufahren, findet sich doch ein Begleiter, der uns mit seinem Wagen folgen will. Das veranlaßt dann einen Taxischofför, die Tour ebenfalls mitzumachen. Ihn reizt wohl hauptsächlich die Möglichkeit, für die Expedition einen recht hohen Fahrpreis zu fordern. Tatsächlich holt er sich innerhalb einer halben Stunde die erforderlichen Fahrgäste zusammen. Es gibt auch in Tiberias Leute, die durch die Unruhen überrascht wurden und denen eine Möglichkeit zur schnellen Rückkehr nach Haifa das

Immer wieder bilden sich in den Städten Palästinas die Demonstrationszüge gegen Juden und Engländer.

Aufruhr in Jaffa. Geschützt durch Stahlhelme und Stahlschilde geht die britische Polizei gegen die Demonstranten vor.



Prunkbauten neben verfallenden Vierteln, ein Bild aus Beirut.

Der Marktplatz von Damaskus mit der Erinnerungssäule an die Eröffnung der ersten Telegraphenlinie nach Medina.

Risiko und das Geld wert ist. So schließen wir drei Fahrer uns zusammen. Wieder warten wir die Zeit bis kurz vor Mittag ab. Das ist in solchen Fällen die günstigste Fahrzeit, denn wenn die Sonne ihre heißesten Strahlen heruntersendet, wird es selbst den wildesten Freischärler zu unbequem eine ohnehin leere Straße zu überwachen. Dann bringen wir noch unsern Wagen in „Gefechtsbereitschaft", indem wir an Stelle der Fenster Zelluloid-Einsätze verwenden und die Windschutzscheibe möglichst schrägstellen. Das soll uns gegen Steinwürfe schützen. Gegen einen vorsätzlichen Feuerüberfall kann man ohnehin nichts machen. Dann wird noch die Reihenfolge der Wagen unter uns Fahrern vereinbart. Damit sich die Kolonne nicht auseinanderzieht, muß der schwächste Wagen die Spitze nehmen. Diese Rolle fällt dem Taxi zu. Nochmals wird klargestellt, daß wir dicht zusammenbleiben müssen und daß wir uns weder durch Steinwürfe, noch etwa durch Personen, die uns zum Halten veranlassen wollen, beirren lassen dürfen.

Nun geht die Fahrt los. Die Taxe nimmt die Spitze, der andere Wagen wird in die Mitte genommen, und wir bilden die Nachhut. Der Boden glüht förmlich unter den sengenden Strahlen der Mittagssonne. Die Straße ist menschenleer. Hinter den letzten Häusern von Tiberias steht noch ein Doppelposten, dann sind wir allein in dem Hügelland. Selten durchfahren wir ein Dorf. Manchmal gellt ein Wutschrei oder ein Schimpfwort hinter uns her, aber dann sind wir längst vorbei. Wir jagen über die leeren Straßen, was die Maschinen hergeben. In kaum zwei Stunden sind wir schon in der Ebene von Haifa. Damit wird zugleich die Frage brennend, ob man uns überhaupt in die Stadt hineinlassen wird. Denn in Haifa wurde ja beim Ausbrechen der Unruhen der Ausnahmezustand erklärt und die Stadt völlig abgeriegelt. Aber wir haben Glück. Gerade am Tag vorher sind die Bestimmungen gelockert worden. Schon vor den ersten Häusern treffen wir auf einen starken Polizeiposten. Der Kommandant wundert sich, wir sind seit Tagen die ersten Europäer, die eine Überlandfahrt gewagt haben. Er rät uns allerdings, bei der Einfahrt nach Haifa die arabische Innenstadt zu meiden und gleich

über das jüdische Viertel zum Carmel hinaufzufahren. Im deutschen Hospiz oben am Berg werden wir wieder erstaunt begrüßt. Aus Safed? Dort muß es doch schrecklich gewesen sein! Man erzählt sich in Haifa, daß es dort fast ein Dutzend Tote gegeben hat. Auch die englische Bank soll in die Luft gesprengt worden sein!

Genug der Schauermärchen! Es ist wieder das altgewohnte Bild. Die wildesten Gerüchte sind hierzulande stets die begehrtesten Nachrichtenquellen. Und das, obwohl die Nachrichtensperre schon wieder aufgehoben worden ist. Wir können nur versichern, daß in Safed überhaupt nichts passiert ist. Dafür sind allerdings die Toten von Haifa und Jaffa bittere Wahrheit. Die Gäste des Hospiz erzählen, daß sie erst am Vortag über den Deutschlandsender erfahren haben, was sich unten in der Stadt abgespielt hatte. Direkte Nachrichten waren überhaupt nicht heraufgekommen, nur unkontrollierbare Gerüchte.

Während der letzten Tage schien es im Lande, auch im arabischen Teil, wieder ruhig geworden zu sein. Aus keiner Stadt wurden neue Unruhen gemeldet. Aber der Generalstreik hat jedes Wirtschaftsleben erdrosselt. Der Fernverkehr ist im ganzen Lande noch nicht aufgenommen worden. Wir wollen aber zurück nach Jerusalem, wo ich wichtige Nachrichten erwarte. Jeder, der von unserm Vorhaben hört, rät uns ab. Noch gilt das Land keineswegs als befriedet. Besonders die rein arabischen Landstriche zwischen Dschenin, Nablus und Tul Karem seien unsicher. Sie bilden das „Dreieck des Schreckens", wie es in der Bevölkerung genannt wird, weil dort die arabischen Freischärler unter der Führung des Geheimordens der „Aufständischen Scheikhs" in dem unübersichtlichen Hügelgelände immer neue Schlupfwinkel finden, von denen aus sie den Engländern schwer zu schaffen machen. Dieser Zustand kann aber noch Wochen, ja Monate anhalten. Denn es geht nicht um Unruhen, sondern um die latente Unsicherheit.

Also setzen wir eines Morgens wieder die Zelluloid-Einsätze an Stelle der Fenster und fahren kurz vor Mittag los. Bei der Ausfahrt aus der Stadt werden wir von der Polizei sehr ein-

gehend registriert, damit wir nicht verloren gehen ... Dann rollen wir über die bekannte Straße nach Nazareth und in steilen Serpentinen hinunter in die Ebene Jesreel, wo uns brodelnde Hitze empfängt. Auch hier sind die Straßen menschenleer, kaum ein Wagen ist zu sehen. Als wir uns Dschenin nähern, fliegt der erste Stein gegen unseren Wagen. Er war uns von einem vorbeifahrenden arabischen Lastwagen nachgeworfen worden. Schaden hatte er keinen angerichtet.

In Dschenin sind wir Mittagsgäste eines arabischen Beamten. Wir werden mit echt arabischer Gastfreundschaft bewirtet. Mehr und mehr verzögert sich unsere Weiterfahrt und es ist schon spät am Nachmittag, als uns unser Gastgeber noch bis zum Stadtausgang das Geleit gibt. Das tut er nicht nur aus Höflichkeit, sondern auch um uns vor Attacken seiner Landsleute zu schützen. Denn in Dschenin ist man nicht gut auf die Fremden zu sprechen. Bei hereinbrechender Dunkelheit erreichen wir Nablus. Auch an dieser Stadt kommen wir ohne Zwischenfall vorbei.

Die Dämmerung hat sich inzwischen mit der diesen Breiten eigenen Geschwindigkeit in dunkle Nacht verwandelt. Trotzdem versuche ich auch weiterhin ohne Licht zu fahren. Das hat den Vorteil, daß man den Wagen nicht wie sonst schon von weitem an dem an den Bergwänden entlanggleitenden Scheinwerferlicht erkennen kann. Jetzt kommt der Vollmond über die kahlen Höhen. Die Asphaltstraße liegt als silbrig glänzendes Band vor uns. Wieder begegnen wir in der ganzen Zeit keinem einzigen Wagen. Beim Verlassen eines größeren Dorfes fliegt der zweite Stein gegen die Karosserie. Aber auch diesmal hören wir nur das dumpfe Aufschlagen am rückwärtigen Teil des Wagens.

Es geht immer weiter durch die Nacht. Plötzlich beginnt der Wagen leicht zu schleudern. Wir müssen halten: Reifendefekt. Während in aller Eile die Vorbereitungen zum Wechseln des Rades getroffen werden, hören wir von einem nahe der Straße gelegenen Dorf Johlen. Lichterschein kommt näher. Die Situation droht ungemütlich zu werden. Beim Licht einer kleinen Taschenlampe wird in fliegender Hast montiert. Da biegt als rettender Engel ein großer Kraftwagen um die Ecke, gefolgt von einem

Sportwagen, in dem ein englischer Offizier sitzt. Der große Wagen gehört einem deutschen Archäologen, der bei Nablus Ausgrabungen leitet. Sein arabischer Schofför hilft uns bei den letzten Griffen. Wenige Minuten später sind wir wieder flott. Die Anwesenheit der beiden andern Wagen hat die Schreier in respektvoller Entfernung gehalten. Jetzt bleiben wir mit den beiden andern Wagen zusammen und kommen so auch ohne weitere Schwierigkeiten kurz vor Mitternacht in Jerusalem an.

Eine politische Bilanz

Ein seltsames Land ist dieses Palästina. Seit Jahrtausenden wurde sein Boden mit Blut getränkt. Verteidiger wie Angreifer waren meist Fremde. Es gibt kaum einen Staat, ein Volk, im weiten Umkreis des Mittelmeeres, die nicht schon einmal innerhalb der letzten dreitausend Jahre Herrschaftsansprüche an dieses Land gestellt und sie mit Blut besiegelt hätten. Ost und West, Süd und Nord haben um diesen Boden gekämpft, einen Boden, der so ärmlich ist, daß er kaum seine kleine Bauernbevölkerung ernähren kann. Auch wir erleben wieder diesen Kampf um ein Stück Erde, kaum zwei Drittel so groß wie Brandenburg, dabei gut zur Hälfte reine Wüste.

Viel zu wenig hat man in Europa bedacht, daß Englands Beteiligung am Weltkrieg zum Gutteil um seiner vorderasiatischen Interessen willen zustandekam. Die Angst vor der deutschen Expansion nach Bagdad war dabei ebenso maßgebend wie der Wunsch, den Land- und Seeweg nach Indien besser zu untermauern und zugleich das vorderasiatische Öl vollkommen in die Hand zu bekommen. Mit dem schwankenden Kriegsglück wurden die verschiedensten Versprechungen gemacht. Die an die Araber nahm man in London am leichtesten. Die an Frankreich waren schon schwerwiegender. Aber Englands Verhandlungsgeschick und Clemenceaus Einseitigkeit, die nur die Vernichtung Deutschlands im Auge hatte, wendeten auch diese Gefahr zu Englands Gunsten.

Blieb das dritte Versprechen, das an die Juden. Es war sicher

als das ungefährlichste angesehen worden, aber gerade dieses Versprechen kann zum Grab des Empires werden. Aus der anfänglich unbedeutenden zionistischen Gruppe, die man aus einer religiösen Sentimentalität heraus unterstützen wollte, wenn es zugleich das Wohl Britanniens förderte, hatte sich inzwischen das Weltjudentum mit seiner ganzen finanziellen und politischen Macht herausgeschält, das nicht mehr bittet, sondern droht, wenn seine Forderungen nicht erfüllt werden. Das Schlimmste für Großbritannien aber ist, daß das Eingehen auf die jüdischen Forderungen die Araber zu Todfeinden Englands macht. Könnte der Haß der Araber Palästinas auch das große England kalt lassen, der Zusammenschluß aller arabischen Länder in der strikten Ablehnung der britischen Palästinapolitik kann gerade das zerstören, was London durch den Weltkrieg erkauft hatte, die Brücke nach Indien.

Bis vor kurzem schien das zionistische Experiment sich durchaus in Englands Pläne einzufügen. Die Juden sollten als loyale Minderheit das wohlregulierte Gegengewicht der unruhigen Araber sein. Dazu schienen sie anfangs auch gewillt zu sein. Auch brachten sie Geld in das Land. Jahr um Jahr stiegen die Überschüsse in den Kassen der britischen Mandatsverwaltung um ein, zwei und mehr Millionen Pfund Sterling. Wird doch die gesamte jüdische Kapitalinvestierung in Palästina auf fünfzig bis achtzig Millionen Pfund Sterling geschätzt, zu denen noch vierzehn Millionen Pfund hinzukommen, die von den Nationalen Fonds im Lande angelegt worden waren. Obwohl Palästina, das weder Kohle, noch Holz, noch Erze, noch andere wesentliche Rohstoffe außer seinen Salzen aus der See und dem Toten Meer vorweisen kann, zum Industrieland denkbar ungeeignet sein mußte, wurde die Herstellung von jedem und allem versucht. Man hoffte eben auf den Absatz in den andern Ländern des Orients, obwohl diese ihre eigene Industrie zu entwickeln begannen, sie durch Zölle schützten und überdies die zionistischen Erzeugnisse aus nationalen Gründen boykottierten. Aber das brauchte ja England nicht zu stören. Das mochte Sache der jüdischen Geldgeber bleiben.

Die erste Wirkung war jedenfalls günstig. Mit den Steuergeldern der Juden konnte die britische Verwaltung spielend alle

Ausgaben bestreiten, der englische Steuerzahler konnte zufrieden sein. Während in aller Welt Niedergang und Wirtschaftskrise sich ausbreiteten, schien in Palästina das Goldene Zeitalter angebrochen. So konnte man es wenigstens in jüdischen Zeitungen lesen. Des Rätsels Lösung war aber einfach die Tatsache, daß das Weltjudentum aus Gründen, die ganz wo anders lagen als in der Sorge um das Wohlergehen der palästinensischen Juden, immer wieder Kapital in das Land pumpte ohne seine Verzinsung zu erwarten. Keiner wollte sehen, daß ein Kartenhaus aufgebaut wurde, auf Kredite und Wechsel auf die Zukunft. Im krassen Gegensatz dazu stand schon immer das geringe Vertrauen der Banken. Selbst in den Zeiten der Hochkonjunktur gab es für Kapital keine oder fast keine Zinsen, während für Hypotheken zehn Prozent und mehr verlangt wurden. Wechsel und Kredit beherrschten das Geschäftsleben, wobei selbst Wechselchen von einem Palästinensischen Pfund, also etwa zwölf Mark, nichts seltenes waren.

Von den 400 000 Juden im Lande fanden kaum 50 000 ihre Beschäftigung in der Landwirtschaft und unter den Arbeitern in den Städten gehörten 75 Prozent der Bauindustrie an. Es war tatsächlich so, daß die Juden im Lande nur durch die Neuzuwandernden ihren europäischen Lebensstandard halten konnten. Blieb aus irgend einem Anlaß der Zustrom des Kapitals und der vermögenden Einwanderer aus, so mußte über Baumarkt, Grundbesitz und Wechselgeschäft ein Stockwerk nach dem andern im palästinensischen Wirtschaftsgebäude einstürzen.

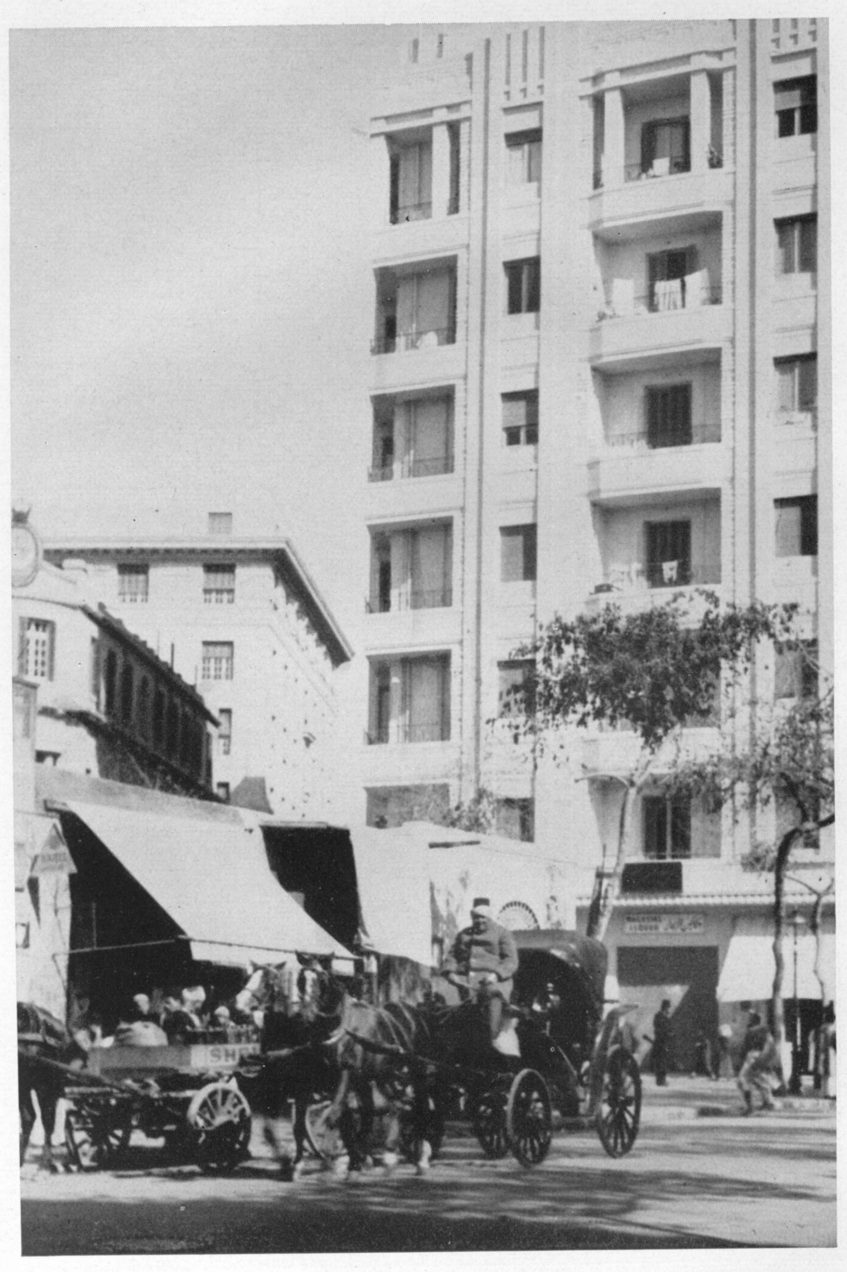
Aber das Weltjudentum, an der Spitze die Finanzgewaltigen von London und Newyork, hatten in den Jahren seit 1926 den Wert eines palästinensischen Judenstaates erkannt. Nach mehrjährigen Verhandlungen wurde 1929 die „Jewish Agency“, die vom Völkerbund anerkannte zionistische Organisation zur Beratung der Mandatsmacht in Sachen der Juden, erweitert. Die bisher abseits stehenden Finanzgewaltigen des assimilierten Judentums beteiligten sich zu gleichen Teilen an der „Jewish Agency“. Die alten Zionisten mußten das erforderliche Menschenmaterial liefern, die Westjuden gaben das Geld. Es galt jetzt durch möglichst starke Masseneinwanderung die Mehrheit für die Juden in

Palästina zu sichern, um möglichst bald aus dem „Jüdischen Nationalheim“ den „Jüdischen Staat“ mit allen staatsrechtlichen Konsequenzen zu machen. Das Einzelschicksal der nach Palästina geschickten Juden berührte die Regisseure in London und New York nicht. Der Umsturz in Deutschland war ein willkommener Anstoß, die durch ihn bedingte Auswanderung aus Deutschland war aber zahlenmäßig für die weitere Einwanderungspolitik nach Palästina — so unglaublich es klingt — fast bedeutungslos. Von den in den Jahren seit 1932 nach Palästina ausgewanderten Juden waren knapp fünfzehn Prozent aus Deutschland gekommen. Hier waren ganz andere Kräfte am Werk. In London und noch mehr in den Amtsstuben der Mandatsverwaltung in Jerusalem sahen wohl viele die Gefahr, aber die Lawine, einmal im Rollen, ließ sich nicht aufhalten. Der jüdische Einfluß in London und New York war so groß geworden, daß jeder Bremsversuch nur die überrannte, die sich der jüdischen Lawine entgegenstellten.

Die einzigen, die alles wagen konnten, weil sie beim Erfolg dieser Politik nichts mehr zu verlieren, höchstens durch Widerstand etwas zu retten hatten, waren die Araber. Sie wußten, daß bei einem Anhalten der Einwanderungszahlen der letzten Jahre kein Jahrzehnt mehr vergehen konnte, und sie wären eine unerwünschte Minderheit in ihrer eigenen Heimat geworden. Da taten sie, was ihnen einzig noch übrigblieb, sie griffen zu den Waffen. Die Antwort Englands bestand in Todesurteilen, in Sprengungen ganzer Stadtviertel, in Kollektivstrafen und Gefängnisurteilen. Als nach der blutigen Niederzwingung des ersten Aufstandes im Herbst des Jahres 1936 — eigentlich war es seit 1920 schon der sechste — selbst das hartgesottene sogenannte Weltgewissen die Verhältnisse in Palästina peinlich empfand, entsandte man aus London eine „Königliche Kommission“ unter Lord Peel nach Palästina. Sie sah die einzige Lösung in einem Teilungsplan, der das ohnehin winzige Land in ein jüdisches, ein arabisches und ein britisches Gebiet zerlegen sollte. Das fruchtbare Land an der Küste und in der Ebene Jesreel, sowie ganz Galiläa sollten zu einem jüdischen Staat zusammengefaßt werden. Das verkarstete Gebirge und die

Wüsten sollten den Arabern verbleiben. Um Ruhe ins Land zu bringen, sollten die Araber aus den jüdischen Gebieten und die Juden aus den arabischen Gebieten ausgesiedelt werden. Nur schade, daß in dem als jüdisches Gebiet vorgesehenen Land, das ohnehin das einzig fruchtbare in Palästina ist, die Hälfte des Bodens jetzt schon den Juden gehört. Es leben dort etwa 300 000 Juden — die restlichen 100 000 leben in dem dem britischen Gebiet zugeteilten Jerusalem — und ebenso viel Araber. Im arabischen Teil leben aber, wie der Peel-Bericht selbst angibt, gerade 1250 Juden! Würde man die 300 000 Araber aus dem jüdischen Teil aussiedeln, so wäre dort allerdings Platz für mindestens ebenso viel neu hinzuwandernde Juden geschaffen; es fragt sich nur, was mit den ausgesiedelten Arabern geschehen soll, da das verbleibende Land schon die dort ansässigen Araber nur notdürftig ernähren kann. Und der Peel-Bericht sagt ja selbst in einem andern Berichtsteil, daß die Möglichkeiten der Fruchtbarmachung des noch unbearbeiteten Bodens, etwa im Negef, schwierig und kostspielig sein würden.

Es war also nicht verwunderlich, daß die Bekanntgabe dieses Planes und seine Billigung durch das Britische Parlament und den Völkerbund im Herbst des Jahres 1937 zu neuen Unruhen führte. Wieder griff man von London aus brutal durch. Man verhaftete alle arabischen Führer und verbannte sie auf die Seychellen-Inseln im Indischen Ozean. Nur der Mufti von Jerusalem entkam nach Syrien. Sein Einfluß genügte, um in Palästina auch ohne Führer den Aufstand lebendig zu halten. Schließlich sah London keinen andern Weg, als mit der Ernennung eines neuen Hochkommissars und der Entsendung einer neuen Königlichen Kommission die erstarrten Fronten aufzulockern. Der neue Hochkommissar Sir Harold McMichael ist alter Kolonialmann. Man erklärte bei seinem Amtsantritt, daß mit ihm der beste Kolonialfachmann des Empires das Palästinaproblem anpacke. Aber auch Sir Harold konnte bislang den Fluch nicht brechen, der der britischen Palästina-Politik seit zwanzig Jahren anhaftet. Zwar griffen die immer stärker eingesetzten Truppen brutal durch, aber gerade durch diese wahllos angewandte Brutalität trieben



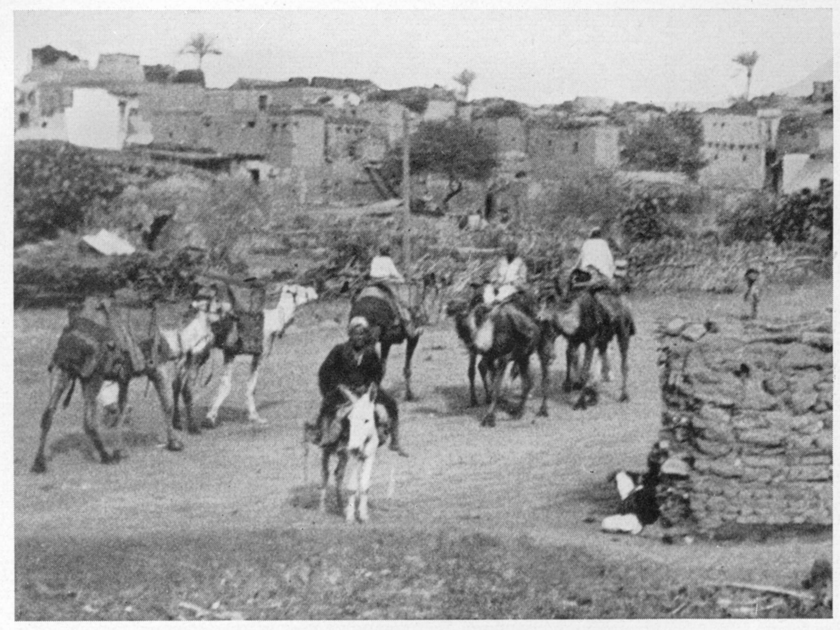
Moderne Wohnpaläste verdrängen die alten niedrigen Steinhäuser in den Metropolen des Ostens, wie auch das Auto überall die „Arabanah", die Pferdedroschke, verdrängt.



Beduinen-Scheichs auf dem Rennplatz von Heliopolis sind die wahren Sachverständigen.



Fremdartig und bizarr sind die Prunkbauten in der Wüstenstadt Heliopolis.



Ein Fellachendorf am Nil, dessen einziger Baustoff der getrocknete graue Schlamm ist.



Zwischen Dattelwald und Nilufer liegt die alte Koptische Kirche,
deren Kuppeln aus grauem Nilschlamm geformt sind.

sie den Aufständigen immer neue Anhänger in die Arme. Es kam soweit, daß das Militär trotz immer neuer Verstärkungen nicht mehr in der Lage war, die Regierungsautorität außerhalb der von ihm besetzten Städte zu garantieren. Die von britischer Seite eingesetzte Truppenmacht stieg auf zehn, auf fünfzehn, dann auf zwanzigtausend Mann. Selbst aus Indien wurden die besten Regimenter herangeholt. In gleichem oder sogar noch stärkerem Maße vermehrte sich aber auch die Armee der „Aufständischen". Und gerade als Sir Harold McMichael im Oktober 1938 von seiner Londoner Berichterstattungsfahrt zurückkam, war der Aufstand in einen allgemeinen Bürgerkrieg hinübergeglitten. Der zur selben Zeit in Kairo zusammengetretene all-arabische Kongreß verlangte von England den Widerruf der Balfour-Declaration und die Schaffung eines neuen arabischen Staates, der Palästina, Transjordanien und Syrien umfassen sollte. Den Juden sollte innerhalb dieses Staates — wenn sie auf weitere Einwanderung verzichteten — als Minderheit eine gewisse Autonomie zugebilligt werden. Der neue Staat könne dann, ebenso wie der Irak, mit England einen Bündnisvertrag abschließen. Für eine britische Politik, die wie früher nur die strategischen und wirtschaftlichen Interessen des Empires zu berücksichtigen hätte, wäre ein solcher Vorschlag wahrscheinlich gar nicht so unannehmbar. Aber London sitzt gefangen in der Schlinge des Weltjudentums. Während gewisse Kreise immer noch an dem Peel'schen Teilungsplan festhielten, ließen andere Stellen durchsickern, daß wohl auch die „Technische Kommission" zu dem Resultat kommen werde, daß eine Teilung des winzigen Landes praktisch unmöglich sein werde. Neue Pläne wurden verhandelt, während sich die Lage in Palästina immer mehr versteifte. Dort hatte sich die Meinung durchgesetzt, daß vor jeder Verhandlung das Prestige der Regierung erst wiederhergestellt werden müsse, und sei es mit den schärfsten Mitteln.

Die von dem Weltjudentum unbeeinflußbaren Kreise in London haben schon deutlich ihrer Meinung Ausdruck gegeben, daß sich die Stellung des Empires im Orient nur noch durch eine englisch-arabische Einigung erhalten lasse, aber die Kreise um

Chaim Weizmann, dem Leiter der Zionistischen Exekutive, besitzen scheinbar noch genug Einfluß in London, um eine für sie so ungünstige Lösung zu verhindern. Überdies hat inzwischen auch das amerikanische Judentum die Regierung der Vereinigten Staaten mobil gemacht, um deren Einfluß in London ebenfalls in die Wagschale zu werfen. Aber die entscheidende Stunde rückt trotz allem immer näher. Man wird sich in London klar werden müssen, was heute stärker ist: der Machtwille des Judentums oder die Notwendigkeiten des Empires.

ZWEITER TEIL

Über die syrische Grenze nach Beirut

Wieder ist Haifa der Ausgangspunkt. Diesmal führt unser Weg nach Norden, nach den Republiken Libanon und Syrien. Schon lange vor der Grenze sind die schneebedeckten Hänge des Hermongebirges Wegweiser nach dem Norden. Eine gute Asphaltstraße zieht von Haifa an den Dünen des Strandes entlang nach Akko, der alten Kreuzritterfeste, heute einer Hochburg der nationalarabischen Bewegung. Akko ist ein stiller, fast reinarabischer Ort, den nach der Seeseite noch die mächtigen alten Festungswerke umrahmen. Dann führt die Straße durch Felder und Orangenkulturen nordwärts, der palästinensisch-syrischen Grenze zu. Links liegt das ewig blaue Meer. Eine steile, hohe Felsnase, die senkrecht zur tobenden Brandung herabfällt, läßt schon von weitem das auf halber Berghöhe gelegene Zollhaus der palästinensischen Seite erkennen. Ras en Naqura heißt der Felsen und mit ihm diese Zollstation über dem Meer. Die Formalitäten sind schnell beendet und es geht weiter zur französischen, beziehungsweise libanesischen Zollstation, die einige Kilometer weiter nördlich liegt.

Mit der guten Straße ist es hier im Niemandsland zwischen den Grenzstationen vorbei. Schmal und holprig windet sich der Weg über die schrägen Hänge. Dann tauchen die Torbogen der französischen Zolleinfahrt vor uns auf. Die Grenzstationen wölben sich als Dächer über die Straße und gleichen manchmal großen Scheunen mit zwei nebeneinanderliegenden Toren. Rechts ist unsere Einfahrt, links die Ausfahrt für die aus dem französischen Gebiet kommenden Wagen. Vom Dach weht die Trikolore.

Als wir auch diese Zollstation hinter uns haben, steht die Sonne schon tief. Die Straße bleibt weiter schlecht. Zwar bietet sie manchen schönen Ausblick, während sie sich in halber Höhe in den steil ansteigenden Berghang einschneidet, der ohne Übergang aus der schäumenden Brandung emporwächst. Sie ist aber schmal,

steinig und voller Schlaglöcher. Später treten die Berge von der See zurück und die Straße windet sich jetzt durch eine grünende Ebene. Das Auf und Ab der Schlaglöcher dagegen hat uns noch nicht verlassen. Kurz vor Tyrus erreicht uns das Schicksal, als mit lautem Pfeifen einer unserer Hinterreifen zum Teufel geht. Bis wir den Ersatzreifen aufmontiert haben, ist auch der letzte Rest von Licht verschwunden.

Zum Glück nimmt jetzt hinter Tyrus die Straße bessere Formen an. Nach kurzer Fahrzeit erreichen wir die Schwester des altphönizischen Tyros, das einstige Sidon, heute Saida genannt. Berühmte Namen des Altertums, denen allerdings die jetzt an ihrer Stelle stehenden kleinbürgerlichen Levantestädtchen kaum gerecht werden. Aber Saida bereitet uns wenigstens die eine Freude, daß es uns mit einer vernünftigen Straße überrascht, die in Stadtnähe sogar mit Asphalt prunkt. Das hält zwar nicht lange vor, aber immerhin bleibt die Straße gut. Nach mehrstündiger Fahrt durch die Dunkelheit, begleitet von der ewig rauschenden Brandung des Mittelmeeres, tauchen vor uns zwischen Olivenbäumen die ersten Lichter auf, die sich schnell zu Bündeln und Bändern erweitern und die Nähe Beiruts ankündigen, der größten Hafenstadt der östlichen Mittelmeerküste. Die kurvenreiche Asphaltstraße windet sich jetzt durch Olivenhaine und Pinienwälder, ehe sie die niedrigen Häuser der Vororte erreicht. Dann weitet sich der Weg, das Zentrum der großen Hafenstadt Beirut nimmt uns auf.

Beirut ist eine echte Levantestadt. Man lebt hier leichter als in den Städten Palästinas. So manches erinnert an Marseille, auch an Stambul oder einen der Häfen Süditaliens. Es ist nicht allein der französische Einfluß, der das bewirkt. Hier in diesen Städten am Mittelmeer lebt ein Volk, das dem Handel ergeben ist. Und doch ist es uraltes Kulturland, ein Land, das immer wieder Dünger sein sollte für fremde Herren, die nur kamen, um zu nehmen. Uraltes Wissen um Götter und geheimnisvolle Kräfte ist diesen Völkern eigen gewesen. Davon zeugt allerdings heute nur noch das Nebeneinander von Dutzenden von religiösen Sekten.

Die Bewohner dieser Städte am Mittelmeer wissen fast nichts

mehr von ihrer Vergangenheit. Sie wollen als Europäer gelten und es möglichst ihren neuen Herren, den Franzosen, gleich tun. Nichts würde sie mehr kränken, als wenn man sie für Orientalen halten würde. Ihr Stolz ist, sich wenigstens einen französischen Vornamen zugelegt zu haben und einige französische Worte stammeln zu können. So wenig Frankreich im eigentlichen Syrien, dem Land jenseits des Libanon-Gebirges, beliebt ist, so schwierig sich dort in den fast rein mohammedanischen Gegenden seine Stellung gestaltet, hier im Küstengebiet sorgen all die großen und kleinen Konkurrenten dafür, daß möglichst keine einheitliche Meinung, kein einheitlicher Wille entstehen kann. Und letzten Endes ist all diesen nicht-mohammedanischen Bewohnern der Republik Libanon — sie machen hier fast die Hälfte der Bevölkerung aus — die französische Herrschaft lieber als eine arabische.

Am Abend gehen wir durch die Straßen. Es wimmelt von Militär in allen Schattierungen: Weiße, braune, schwarze, gelbe Soldaten, Europäer, Syrer, Senegalneger, Annamiten, Marokkaner, alles ist vertreten. Nicht zu vergessen die Fremdenlegionäre, als Hauptvertreter der weißen Rasse. In den überfüllten Vergnügungslokalen sind europäische Mädchen keine Seltenheit. Der Mohammedaner hat unter seinesgleichen wenig Gelegenheit, Frauen kennen zu lernen. Das arabische Café steht nur Männern offen, die mohammedanische Frau oder das Mädchen dürfen öffentliche Gaststätten nicht besuchen. Diese europäischen Mädchen hier durchbrechen die Schranke. Wo sie sitzen, blüht der Nepp. Der Anblick ihrer grotesk geschminkten Gesichter hinterläßt einen schalen Geschmack.

Am nächsten Morgen führt unser Weg zuerst zur Sûreté Générale, der französischen Sicherheitspolizei. Hier herrscht nicht die englische Freizügigkeit, die keine Meldung kennt. Jeder Fremde muß sich innerhalb vierundzwanzig Stunden melden. Ein Bogen wird ausgefüllt, dessen Beantwortung zugleich Beichte und Ahnentafel sein kann. Nur vom Fingerabdruck nimmt man einstweilen noch Abstand, aber offensichtlich tut es dem Beamten leid, daß er das nicht auch gleich erledigen kann. Dafür sind mehrere Bilder abzugeben. Wer sie nicht mitgebracht hat, kann sich draußen an

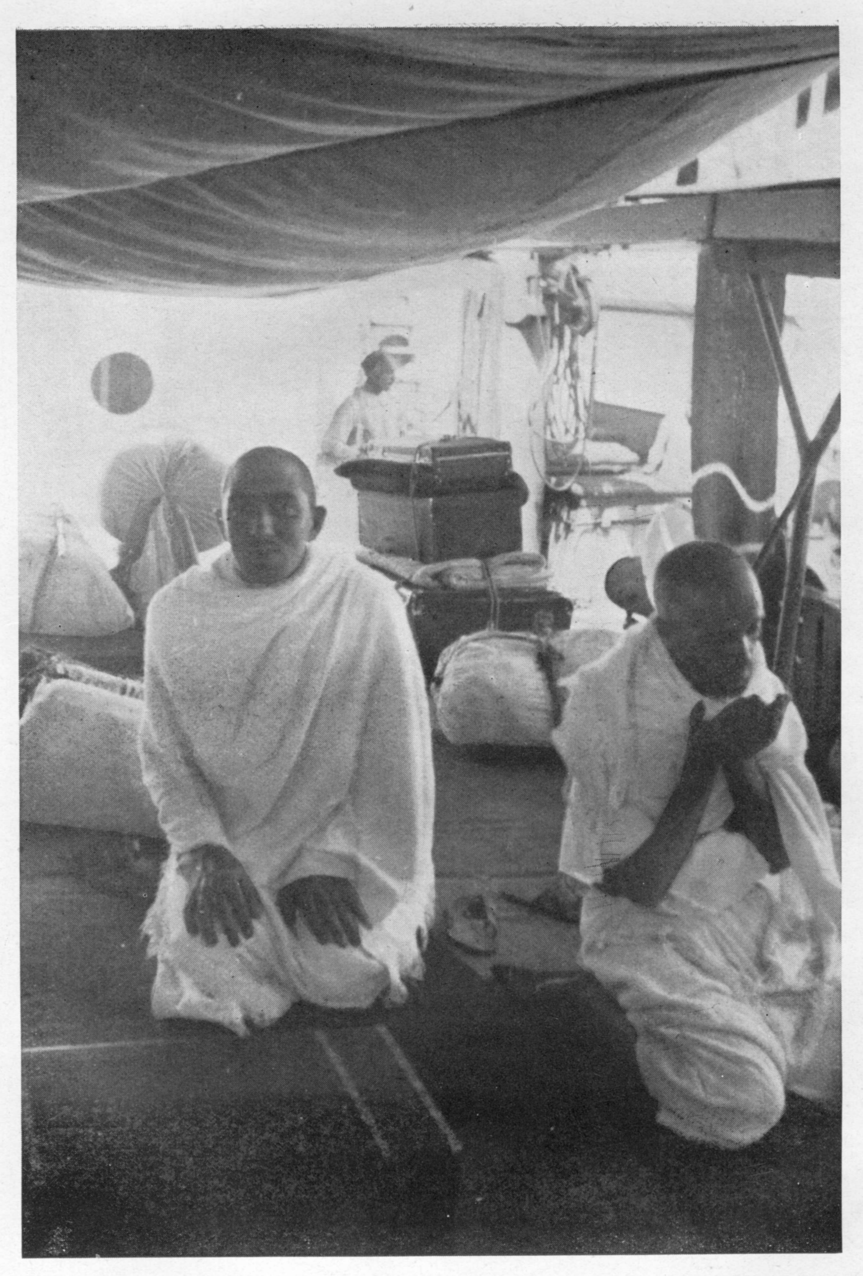
die Photographen wenden, die in den Wandelgängen ihr Geschäft betreiben. Und es blüht, wie man sehen kann. Eine Stunde geht vorüber. Wir sitzen in einem großen Raum und warten. Um uns wogt ein buntes Völkergemisch. Missionare stehen neben Beduinen, ungarische Artisten neben bucharischen Händlern.

Als wir endlich unsere Pässe zurückerhalten haben, machen wir uns auf den Weg zu einer Streife durch Beirut. Neben den Straßenzügen mit betont europäischen Prunkbauten liegen Elendsquartiere, wie sie nur der Orient kennt. Aber auf den Straßen Autos über Autos. Das gehört zur europäischen Kopie.

Rings um den Place des Canons, dem Zentrum Beiruts, liegen neben großen Nachtlokalen eine Unzahl von Garküchen. Eine echt levantinische glänzt durch hohe Preise und will ihren Schmutz nicht wahrhaben. Eine kleine arabische will ihn gar nicht verdecken, er wirkt aber milder in seiner Offenheit. Bei dem Levantiner liegen Tischtücher auf, die weiß sein sollen, aber grau sind. Es gibt große Bedienung, die samt und sonders auf das Bakschisch wartet. Der Wirt selbst bietet den Gästen Kostproben aus seinen Töpfen an, um sie hereinzulocken. Der Araber dagegen will nichts vortäuschen. Man kann den Schmutz schon vorher abschätzen. Ich würde jedenfalls lieber zum Araber gehen. Da sitzen die Hamals, die orientalischen Lastträger, meist junge Bauern aus dem Hermon, die Not und Mißernten aus ihrer bergigen Heimat hierher getrieben haben. Sie kauen an einem langen rohen Salatblatt, haben ein Näpfchen Milchreis vor sich oder eine Mischung unbekannter Gemüsesorten. Das genügt ihnen, um einen halben Tag lang Lasten auf dem Rücken durch die Straßen zu tragen, viel schwerer als sie selbst.

Wir besuchen auch einen der vielen Zuckerbäcker, die das bekannte syrische Zuckerwerk herstellen. Das sind Süßigkeiten, die durch die Unmengen von Zucker wie durch die starke Verwendung von Hammelfett europäischen Mägen nicht immer zuträglich sind. Aber bei vorsichtiger Auswahl kann man doch manchen Leckerbissen finden.

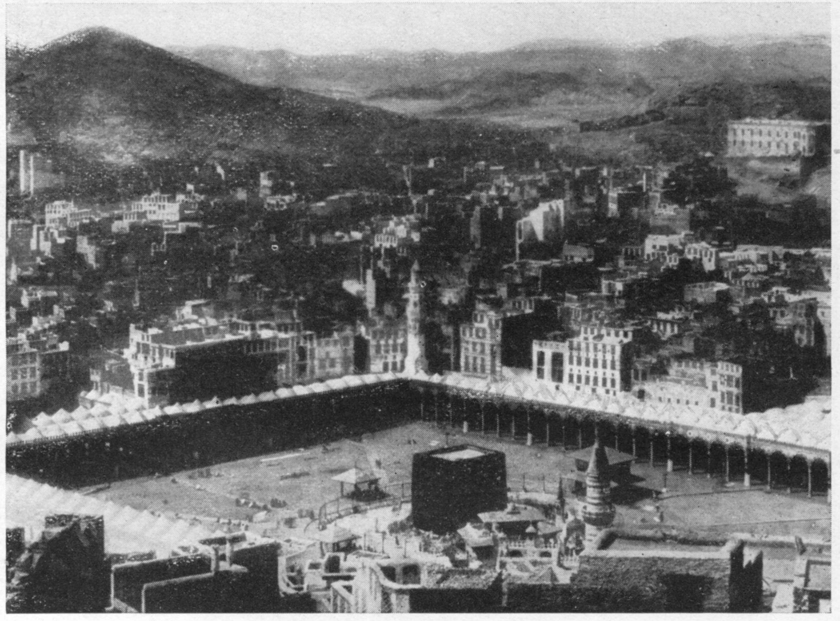
Verschiedene Nationen haben sich anscheinend die körperliche und geistige Erziehung der armen Syrer zum Ziel gesetzt. Die



Fünfmal am Tage knien die Pilger nieder, mit dem Gesicht nach Mekka, und sprechen ihre Gebete.



Die letzte Etappe der Pilgerfahrt nach Mekka beginnt:
In wenigen Minuten werden die Füße der Pilger den heiligen Boden betreten.



Das größte Heiligtum aller Mohammedaner, die Kaaba in Mekka.

Franzosen unterhalten seit vielen Jahrzehnten Schulen und Erziehungsanstalten. Seit dem Kriege ließ das die Amerikaner nicht mehr ruhen. Sie bauten am Rande der Stadt eine amerikanische Universität, mit wundervollen Parks und großartigen Gebäuden. Dort lernen jetzt die jungen Syrer boxen und Baseball und nebenbei auch amerikanische Weltanschauung.

Bei dem Wettrennen um das Heil der Syrer fehlen natürlich auch die verschiednen Konfessionen nicht. Überall werden Missionsschulen errichtet, und dann wird nach Zöglingen Ausschau gehalten. Man sollte meinen, die Syrer würden vor Dankbarkeit für soviel kostenlose Erziehung überquellen. Das tun sie aber meist nicht, und auch mit Recht. In Wirklichkeit sind die Früchte dieser Erziehung nämlich in der Mehrzahl unglückliche Menschen, die zwischen den Völkern, zwischen den Rassen stehen. Von den Europäern trennt sie immer wieder die Schranke des Blutes und der Farbe, von ihren eigenen Landsleuten aber die eingeimpfte westliche Denkungsart. So stehen sie zwischen den beiden Welten, einsam und unverstanden.

Das A-Mandat

Der Wagen steht wieder reisefertig vor dem Hotel. Noch einmal umfahren wir den Place des Canons. Vor den weitgeöffneten Cafés sitzen die Trik-trak-Spieler, aus hundert Lautsprechern wimmern die nasalen Gesänge eines „göttlichen Abduls" oder das monotone Klimpern von Guitarren. Wir umfahren den Verkehrsturm mit dem Sonnendach, unter dem ein libanesischer Polizist seinen weißen Befehlsstab schwenkt und Autos, Esel, Kamele und Radfahrer in ein geordnetes Ganzes verwandeln will.

Hinter einer ratternden Straßenbahn verlassen wir dann die engen Straßen des Zentrums von Beirut und nehmen unsern Weg nach Osten auf die schneebedeckten Hänge des Libanongebirges zu. Hier in den neuen Vierteln Beiruts ist die Straße breit und gepflegt. Aus Stadthäusern sind Landhäuser geworden. Gärten stehen zu beiden Seiten der Straße, die sich durch eine fruchtbare

Ebene windet. Ja, die Franzosen haben sich ein besseres Land ausgesucht als die Engländer mit ihren Sanddünen und Steinhalden.

Grüne Hänge leiten langsam zu der Felsregion des Libanon über. Zwischen dichten Wäldern liegen bebaute Flächen und immer wieder bis in große Höhen schimmern Häusergruppen weiß und rot herunter. Die Straße beginnt in langen geschweiften Bogen die Berge zu erklettern. Immer wieder durchfahren wir kleine Orte mit blumenreichen Gärten, dann umsäumen Gruppen frischgrüner Pinien die Fahrbahn. Wie Pilze sehen sie aus, diese zarten Bäume mit dem leuchtendbraunen geraden Stamm und der kugeligen grünen Haube. Die Schneeberge sind nähergerückt und tief unten liegt in der zitternden heißen Luft die große Hafenstadt mit ihrem Häusermeer, den Gärten im weiten Rund, unterbrochen von der weißen Linie der Brandung, die das blaue Meer von dem rötlichen Strand trennt.

Bis hier herauf hat sich die Eisenbahn nach Damaskus den Berg heraufgeschlängelt. Jetzt verschwindet sie in einem dunklen Tunneleingang und die Straße steigt in steilen Kurven zur nächsten Kuppe. Die grünen Hänge sind zurückgeblieben, auf den steinigen Halden zeigt sich der erste Schnee. Wir nähern uns dem 1400 Meter hohen Paß von Dahr el Beidar. Rechts und links sind die Schneefelder inzwischen schon zusammengewachsen. Das Bild der Winterlandschaft wird noch vervollständigt durch die „Wintersport-Beflissenen", die mit ihren Skiern über die glitzernden Flächen flitzen. Oben am Paß steht eine lange Kolonne Autos. Es ist Sonntag und die „Obern Tausend" von Beirut geben sich im Schnee ein Stelldichein. Die talwärts fahrenden Autos sind an beiden Seiten der Motorhaube mit Schnee vollbepackt. Es ist nicht ohne weiteres ersichtlich, ob sie ihn zu häuslichen Kühlzwecken oder als „Souvenir" mitgenommen haben. Die Schneewände zu beiden Seiten der Straße erreichen zeitweilig gut Meterhöhe. Berufs- und Amateur-Photographen sind vollauf beschäftigt, die begehrten Aufnahmen „im Schnee" zu machen.

Auf der Paßhöhe befindet sich eine Gendarmerie-Station. In den hochgelegenen Tälern des Libanon hausen nur kleinere Beduinentrupps, deren armselige Filzzelte hin und wieder hinter einer

steinigen Halde auftauchen. Die Straße führt in langen Windungen talabwärts, der Bekaa-Ebene zu.

Dort unten liegt Baalbek, das altgriechische Heliopolis, mit seinen Tempelruinen, die zu den schönsten und gewaltigsten des ganzen Orients gehören. Diese Ebene war vor Jahrtausenden schon durch ihre Fruchtbarkeit ein stets begehrtes Land, Heimat zugleich uralter, unheimlicher und lasterhafter Gottesdienste. Heute sind diese Kulturen verschüttet, fast vergessen. Wo bei intensiver Bearbeitung des fruchtbaren Bodens eine Million Menschen ihr Brot finden könnten, leben kaum zehntausend Bauern und ringen dem Boden mit primitiven Holzpflügen eine spärliche Ernte ab.

In den Kehren der steilen Kurven, die uns in die Ebene hinabführen, bietet sich immer wieder ein Fernblick über die grüne Mulde des Tales zu den braunen Bergen des Anti-Libanon, der nach Süden in die Schnee- und Eiswelt des Hermon überleitet. Im Tal empfängt uns als erstes wieder eine Polizeistation, dann ein Militärlager, voll mit Annamiten, die uns mit ausdruckslosen Gesichtern nachstarren.

Nach wenigen Kilometern verläßt die Straße die fruchtbare Ebene und windet sich aufwärts zwischen kahlen Felshängen und durch enge Alpenschluchten. Die weitgestreckten Paßhöhen sind nackt und braun. Hier liegt kein Schnee mehr. Am Straßenrand hat die französische Mandatsverwaltung eine Aufforstung versucht. Kilometerweit begleiten uns Reihen junger Bäume. Straßenarbeiter müssen sie begießen, wie Blumentöpfe auf einer Veranda, denn das verkarstete Land kann ihnen noch nicht genug Feuchtigkeit geben. Es war auch hier einfacher und leichter die Wälder niederzuschlagen, die hier vor Jahrhunderten gestanden hatten, als sie jetzt wieder aufzurichten. Unvorstellbar scheint es beim Anblick der kahlen Hänge, daß hier einmal die berühmten Zedern ganze Wälder gebildet hatten. Heute sind Zedern im Libanon seltener als in den Botanischen Gärten Europas.

Mitten in der trostlosen Leere der braunen Berghänge steht an der Straße ein Steinhaus mit Posten. Ein Schlagbaum kann die Straße sperren. Eine Tafel neben ihm zeigt an, daß hier die

Grenze zwischen den Republiken Libanon und Syrien entlangläuft. Sie besteht seit 1922 und hatte bis jetzt praktisch kaum eine Bedeutung, wenn auch ihre bloße Erwähnung genügte, um national gesonnene Syrer in Wut zu versetzen, denn diese Grenze wird von ihnen für genau so widersinnig erklärt, wie die zwischen Palästina und Transjordanien.

Das Schicksal ihres Landes wird von den Syrern noch härter empfunden, als das des arabischen Palästinas. Auch ihnen hatte man von englischer und französischer Seite die staatliche Selbständigkeit für die Kriegshilfe gegen die Türken versprochen. Das konnte aber die europäischen Partner nicht hindern, trotzdem im Sykes-Picot-Abkommen das Land wie eine gute Torte unter sich aufzuteilen. In den Küstenstädten war es nicht schwer, für jede Meinung, die man erzeugen wollte, mit geringen Kosten die nötigen Anhänger zu finden. In diesem Land, der heutigen Republik Libanon, hatte Frankreich schon seit fast hundert Jahren eine intensive Kulturpropaganda betrieben. Es fand in dem guten Dutzend von christlichen Sekten, die es gegen die alten mohammedanischen Herren in Schutz nehmen konnte, einen günstigen Nährboden. Leben doch dort außer Katholiken und griechisch-orthodoxen Christen noch syrische Christen, die die Bibel in syrischer Sprache lesen, Maroniten, die ihrem eigenen Patriarchen unterstehen, Jakobiten, die sich nach dem Gründer, dem syrischen Mönch Jakob Baradäus benennen, und etliche kleinere Sekten, von deren Existenz im Einzelnen mitunter fast nur die Mitglieder selbst Kenntnis haben.

Sie alle zusammen bilden aber selbst hier im Küstengebiet nur die knappe Hälfte der Bevölkerung, die sonst mohammedanisch ist und mit ihren Sympathien bei den Syrern jenseits des Libanon weilt. Dort leben fast nur Mohammedaner, deren geistlicher und weltlicher Mittelpunkt seit je Damaskus war. Rundum gibt es allerdings noch verschiedene andere Völker und Religionen, so die Drusen im Südosten, die Türken im Sandschak, der nördlichsten Gegend des neuen Staates, dann die Alauiten, die Kurden und als Flüchtlinge, die hier eine zweite Heimat fanden, Tscherkessen und Armenier.

Das Küstengebiet westlich des Libanon hatten die Franzosen schon 1918 besetzt. In Damaskus hatte sich damals Emir Feisal, der drittälteste Sohn Husseins und Bruder des Emir Abdullah, als Herrscher eingesetzt. Bis zum Frühjahr 1920 ließen ihn die Franzosen in Ruhe. Auf der Alliiertenkonferenz von San Remo wußten sie aber die Engländer als Gegenleistung für die Anerkennung des Palästina-Mandats zum Verzicht auf die Unterstützung Feisals zu bringen, und setzten nun einfach ihre Truppen gegen Feisal, der inzwischen vom arabisch-syrischen National-Kongreß den Königstitel erhalten hatte, in Marsch. Seine Truppen wurden von den Franzosen geschlagen und er selbst mußte aus Damaskus fliehen. Frankreich erklärte dann gemäß dem erteilten Völkerbundsauftrag das ganze Land für französisches Mandatsgebiet und teilte es sofort in vier getrennte Staaten, nämlich in die Republik Libanon, die Republik Syrien, das selbständige Territorium der Alauiten und das unabhängige Gebiet des Dschebel Drus. Später wurde auch noch der Sandschak mit Alexandrette als autonom erklärt, weniger wohl, um den Wünschen der dort lebenden Türken zu entsprechen, als vielmehr um die Position der arabischen Syrer zu schwächen, die ihre kurze Selbständigkeit nicht vergessen konnten und bei jeder Gelegenheit revoltierten. Die verschiedenen Republiken erhielten jede ihr eigenes Geld und ihre eignen Briefmarken, nicht zuletzt auch ihre eignen Parlamente. Die eignen Marken waren dabei jedoch von mehr Bedeutung als die Parlamente, da die letzteren von den Franzosen stets in der nötigen Arbeitsunfähigkeit erhalten wurden. Wenn nämlich in diesen neuen Republiken überhaupt Wahlen durchgeführt wurden, führten sie mit erstaunlicher Regelmäßigkeit zu Unruhen. Besonders in Damaskus gab es in den ganzen Jahren der Mandatsherrschaft nicht eine einzige Wahl ohne Aufruhr, Ausnahmezustand und etlichen Toten.

Aber auch die übrigen Republiken schienen keineswegs in den französischen Beamten und Soldaten ihre Freunde zu erblicken. Die Drusen führten zwei Jahre lang einen Guerillakrieg gegen die Franzosen, dem sich nach und nach fast das ganze Land anschloß. Am Ende hatten sie die Hälfte ihrer waffenfähigen Männer, die

Franzosen außer ihrem Prestige einige tausend Soldaten und verschiedene Millionen Franken und die Bewohner von Damaskus ein ganzes Stadtviertel verloren. Das hatte die französische Artillerie zusammenkartätscht, als sie sich anders gegen die aufständischen Syrer nicht mehr zu helfen wußte. Und das war eine Tat, die die ganze islamische Welt den Franzosen nie mehr verziehen hat. Denn auch Damaskus gehört in den Kranz der größten mohammedanischen Heiligtümer.

Mit der Gewalt der Waffen blieb Frankreich zwar Sieger, aber die Ruhe im Lande war nie von Dauer. Die Syrer verlangten stets gemäß den Bestimmungen des Mandats die Unabhängigkeit für ihr Land. Denn Syrien soll ein „A-Mandat" sein, das heißt, die Mandatsregierung soll die Bevölkerung zur baldigen Selbstregierung „erziehen". Die Syrer sind der Meinung, daß sie genug erzogen sind. Frankreich hat deshalb vor einigen Jahren mit einem Vertragsentwurf scheinbar den ersten Schritt zur Verselbständigung der Länder getan. Allerdings nach Meinung der Syrer nur scheinbar; denn die Bedingungen waren so gefaßt, daß sie nicht einmal von dem wirklich willfährigen Parlament angenommen wurden. Aber dann entstand mit der Volksfrontregierung und den Spannungen im östlichen Mittelmeer im Zusammenhang mit dem italienisch-abessinischen Konflikt in Paris plötzlich eine versöhnlichere Stimmung. Die französische Regierung erklärte sich bereit in einem franko-syrischen und einem franko-libanesischen Vertrag beiden Staaten mit einer Übergangszeit die Selbständigkeit in beschränktem Maß zu gewähren. Es wurde ein langjähriger Freundschaftsvertrag nach dem Muster des britisch-irakischen Freundschaftsvertrags vorgesehen, die Republiken sollen in innerpolitischen Fragen Selbständigkeit erhalten und nach fünf Jahren Mitglied des Völkerbundes werden. Dafür waren von Frankreich alle die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden, um das Land auch weiterhin militärisch in der Hand zu behalten.

Dieser Vertragsentwurf führte schon kurz nach seinem Erscheinen zu verschiedenen inner- und außerpolitischen Ereignissen. Daß die Syrer mit der endgültigen Loslösung des Küstengebiets

als selbständige Republik nicht einverstanden sein würden, war vorauszusehen. Immerhin wären sie darüber hinweggekommen, wenn in dem Vertrag nicht auch noch die Alauiten, der Dschebel Drus und der Sandschak Alexandrette eine Sonderstellung erfahren hätten, so daß die neue syrische Republik praktisch völlig vom Meer abgeschnitten war.

Zum großen Krach kam es aber erst, nachdem sich die Türken im Sandschak nicht einmal mit Sonderrechten unter eine Zentralregierung in Damaskus begeben wollten. Als sie sich weigerten, Abgeordnete für das syrische Parlament unter diesen neuen Gesichtspunkten zu wählen, bestimmte die Mandatsverwaltung kurzerhand zwei Personen mit der Wahrnehmung der Abgeordnetengeschäfte. Die nächste Folge waren Aufruhr im Sandschak und seine blutige Niederwerfung durch französische Truppen. Das führte wieder zur Aufrollung der Sandschakfrage durch die Türkei. Diese verlangte nun entweder völlige Autonomie innerhalb des neuzuschaffenden syrischen Staates oder volle staatliche Unabhängigkeit des Sandschak. Das lehnten aber wieder die Syrer ab.

Inzwischen — man schrieb schon das Jahr 1937 — waren aber auch die außenpolitischen Verhältnisse um Syrien ganz anders geworden. Hinter den Forderungen der Türkei stand England, das ohnehin das ganze syrische Vertragswerk kritisch betrachtete, da es — durchgeführt — den Arabern Palästinas höchstens als Ansporn zu gleichen Forderungen dienen konnte. Frankreich selbst aber hatte inzwischen alle Ursache, weder die Türkei noch England zu verärgern. Auch hatte man es in Paris gar nicht mehr eilig mit dem Auszug aus Syrien. Deshalb kam dort der syrische Protest gerade recht. Er gab den Anlaß, den noch nicht ratifizierten Vertrag stillschweigend in die Lade zu legen und mit dem Hinweis auf die außenpolitische Lage erst einmal einen Volksentscheid im Sandschak in Szene zu setzen. Da aber auch im Sandschak keineswegs nur Türken wohnen, sondern nach den amtlichen Erhebungen sieben verschiedene Völker ihre getrennten Meinungen über die beste Form des neuen Staates hatten, schien die Lösung des Problems direkt nach einer Völkerbundskommission zu schreien. Sie kam auch, sah — und reiste wieder ab, da sich Türken und Fran-

zosen inzwischen allein geeinigt hatten, wobei weder die Völkerbundskommission noch die Syrer um ihre Meinung gefragt wurden. Beide Vertragspartner ließen ihre Truppen in den Sandschak einmarschieren. Die Wahlen erledigten sich von selbst. Das autonome Gebiet um Alexandrette und Antiochia wurde von Syrien losgelöst und unter dem neuen Namen Hatay-Republik weitgehend unter türkischen Einfluß gestellt.

Diese erste Wandlung der seit dem Ende des Weltkriegs festgefügten Grenzen dürfte bald nicht die einzige bleiben. Schon wirbt die türkische Propaganda für die restlose Eingliederung der Hatay-Republik in den türkischen Staat, und darüber hinaus für die Einbeziehung des Gebietes um Aleppo. Auch die nordöstlichste Provinz Syriens, das durch neue Ölfunde bekanntgewordene Dschesireh, fällt in den Bereich der türkischen Interessen.

Bei solchen Aussichten für den Weiterbestand ihres Staates ist es nicht verwunderlich, daß sich die Syrer immer enger an ihren östlichen Nachbar, den Irak, anschließen, der sich in gleicher Weise durch den türkischen Druck vom Norden bedroht fühlen kann. Diese Rückendeckung bei dem stammesverwandten Königreich des Iraks könnte eines Tages dazu führen, daß auch die Syrer, ebenso wie die Araber Palästinas, durch die dauernde Ergebnislosigkeit der Verhandlungen auf den Weg der Gewalt getrieben werden, um sich das zu sichern, was sie als das Lebensrecht ihres Volkes anzusehen berechtigt sind.

Nach Damaskus und zurück zur Küste

Der kahle Rücken des Anti-Libanon liegt hinter uns. Die Straße windet sich wieder in tausend Kehren talwärts. Noch umgibt uns die verbrannte Lawa-Landschaft. Aber gerade als die Sonne hinter den hohen Bergen in unserm Rücken verschwindet, biegt der Weg in das enge Tal eines Flusses. Schlagartig befinden wir uns inmitten von Gärten, Bäumen und Blumen. Aprikosen und Nußbäume neigen ihre Zweige über die Mauern der Gärten, Wasser sprudelt hier und dort. Auch die Bahn hat sich

jetzt wieder neben uns eingefunden, als wir im engen Flußtal des Barada dem Paradies von Damaskus zustreben. Rechts und links starren kahle Steinhänge auf diesen üppigen Garten, der von hundert Quellen gespeist wird, die aber alle im Sande zerrinnen, wenn sie die Stadt der Gärten verlassen haben.

Mit der beginnenden Dunkelheit fahren wir auf einer breiten Asphaltstraße nach Damaskus hinein. Zu beiden Seiten liegen moderne Bauten, Lichterketten weisen den Weg zum Zentrum von Damaskus, wo das Hotel Omayad für seine Gäste jede Bequemlichkeit bereithält.

Und doch ist Damaskus eine echt orientalische Stadt, die erste auf unserer Reise. Hier konnte sich der europäische Einfluß noch nicht so zerstörend auswirken wie in den Städten an der Küste. Die großen Bazare haben ihre eigene Note. Sie sind großstädtischer und sauberer als die in Jerusalem oder Haifa und Jaffa. Die Hauptdurchgangsstraßen sind etliche Meter breit und sämtlich durch Kuppeldächer gegen die sengende Sonne geschützt. Von ihnen gehen nach allen Seiten die tausend kleinen Gassen und Gäßchen ab, in denen sich das gewohnte Bild der ewig handelnden, feilschenden Menge vor und in den Läden darbietet. Einzigartig ist der Bazar der Goldschmiede. In einem großen Raum unter einem durchgehenden Holzdach mit vielen Luken sitzen hier Hunderte von Goldschmieden. Werkstatt, Verkaufsladen und Warenlager nehmen meist nicht mehr als zwei bis drei Meter im Geviert ein. Tisch an Tisch sitzen die Schmiede, löten, hämmern, feilschen und verkaufen. In einer andern Gasse sitzen die Silberschmiede, wieder in andern wird die Damaszener Einlegearbeit feilgehalten. Tischchen und Kästchen aus edlem Holz mit Unmengen eingelegter feiner Perlmutt-Splitter stehen hier und werden von den Händlern in den höchsten Tönen angepriesen. Besonderes weiß Damaskus auch in Brokaten zu bieten. Nur das alte Waffenschmiede-Handwerk, das eigentlich den Ruhm der Stadt am meisten verbreitete, ist seit Jahrhunderten fast ausgestorben. Man könnte die Süßigkeiten von Damaskus noch erwähnen, die bei keiner syrisch-arabischen Festlichkeit fehlen werden. Europäische Lecker-

mäuler dürften allerdings bei ihnen genau so wenig auf ihre Kosten kommen wie bei denen von Beirut.

Mitten im alten Viertel liegt die Zitadelle. Sie wird von den Franzosen als Gefängnis verwendet. Von ihrer Spitze weht die Trikolore, vor dem schweren Tor hält ein grinsender Senegalneger Wache. Damaskus ist kein guter Boden für die Franzosen. Seit dem Bombardement im Oktober 1925 ist auch der letzte Rest von Liebe bei den Arabern verschwunden und machte offnem Haß Platz. Rund um die Stadt, in den kahlen Felsenbergen versteckt, liegen die Forts der Franzosen. Hier unten in der Stadt, die Mohammed nicht betreten wollte, weil ihre Schönheit ihm die Pracht des Paradieses verleiden könnte, liegen noch ganze Viertel in Schutt, stumme Mahner an die Tage der Beschießung. Und der Fremde hat nicht den Eindruck, daß die Mahnung von den Bewohnern der Stadt vergessen worden ist.

Das religiöse Heiligtum von Damaskus ist die Omayad-Moschee. Weite Säulengänge umschließen einen plattenbelegten Hof, in dessen Mitte die eigentliche Moschee steht. Noch mancher Teil mag aus den alten Erobererzeiten stammen, so manches Fenster, manches Mosaik. Der Mittelpunkt der Moschee ist das Grabmal Johannes des Täufers, der auch von den Mohammedanern verehrt wird. Das Heiligtum ist fast eingehüllt von Reihen grüner Fahnen.

An einem Abend fahren wir nach Doumar, einem kleinen Ort in der Nähe von Damaskus. Vielen Bewohnern von Damaskus soll er allerdings mehr seiner schwarzen Hunde wegen vertraut sein. Es geht nämlich ein freundlicher Aberglaube um, daß man für seine Schuld Sühne finden kann, wenn man die schwarzen Hunde von Doumar füttert. Diese schwarzen Hunde sind eine Sehenswürdigkeit und etwas einmaliges im Orient. Sie sind nämlich infolge dieses Aberglaubens dick, fett und zudringlich, während alle andern Hunde im Lande halb verhungert und scheu wie Raubtiere sind. Aber wir fahren nicht dieser fetten Hunde wegen nach Doumar. Wir wollen dort einen deutschen Landsmann besuchen. Während der Plauderstunde auf der Veranda erzählt er uns von seinen kleinen Abenteuern im Lande. Zur

Illustration holt er einige Gläser an den Tisch: Giftschlangen, Taranteln, Skorpione von bisher ungeahnten Größen sind da fein säuberlich in Spiritus gelegt. Jedes Glas hat seine Geschichte. Mit jeder dieser Bestien waren für unseren Gastgeber aufregende Minuten seines Lebens verbunden gewesen, und eigentlich vergißt er darauf hinzuweisen, daß bei einem Gutteil von ihnen sein Leben nur noch an einem Faden gehangen hatte. Denn wer irgendwo auf den Steinhalden von einer Giftschlange erwischt wird, dürfte kaum mehr Zeit finden, auf den nächsten Arzt aus Damaskus mit dem Serum zu warten. Jetzt stehen sie alle friedlich auf dem Tisch zwischen Weingläsern und Keksbüchsen. —

Es gibt zwei Wege von Damaskus zur Küste. Der eine führt auf guter Asphaltstraße über Anti-Libanon und Libanon nach Beirut, der andere wendet sich südlich, vermeidet die Gebirge und durchzieht in trostloser Öde eine Lawa-Wüste, ehe er — ohne in seiner Qualität auch nur im entferntesten an die Straße nach Beirut heranzukommen — bei Metulla palästinensisches Gebiet betritt. Wenn man keine Panne hat, wird man auf ihm kaum etwas aufregendes erleben. Mit dem Betreten des Bodens von Palästina verläßt uns auch die Wüste. Dafür kommen wir in die Sumpfgegend des Hule-Sees. Nördlich davon, an den Hängen des Hermon, nimmt der Jordan seinen Ursprung, um über Hule-See und Tiberias-See dem Toten Meer zuzueilen, wobei er von fast tausend Meter über Seehöhe bis auf vierhundert Meter unter Seehöhe herabsinkt. Die Sümpfe des Hule-Sees und ihre Umgebung sind in den letzten Jahren als neu zu erschließendes Siedlungsland für Araber und Juden von der britischen Mandatsregierung ausgewählt worden. Die Kosten seiner Urbarmachung dürften allerdings bedeutend sein. Zur Zeit hausen noch arme Fellachen in Hütten aus geflochtenen Schilfmatten an seinen Ufern. Ihr größter Feind ist außer dem Hunger und dem Steuereinzieher die Malaria.

Nach kurzer Fahrt weiten sich die Ufer zum Tiberias-See. Von dort geht es dann in schneller Fahrt über Nazareth nach Haifa. Diesmal herrscht Ruhe im Lande. Nicht einmal einen Steinwurf erhalten wir.

In Haifa wartet schon der Dampfer nach Alexandrien. Die

Ausreise aus Palästina ist leichter als die Einreise. Einige Stempel, einige Gebühren und schon schwimmen wir südwärts, dem Land der Pharaonen entgegen.

An der Schwelle von Afrika

Über die Decks heult und pfeift eine nette Brise. Das Mittelmeer will sich auf seine Art von uns verabschieden. Von der ihm sonst nachgerühmten ewigen Bläue und Stille ist ihm nichts anzumerken. Unfreundlich kalte Regenschauer fegen über die Decks.

Es ist schon spät am Nachmittag und bald wird der Mann am Ausguck die Küste melden können. Die Schiffsleitung gibt eine Abschiedsvorstellung des Bordkinos. Wir sitzen gerade im großen Saal vor der Leinwand, da stellt sie sich auf einmal schräg und schräger. Und dann fangen unsere Stühle auf dem glatten Boden an zu wandern. In ganzen Reihen. Erst nach rechts, dann wieder nach links bis an die Wand. Was nützt da das Festklammern an die Sitze, sie wandern eben mit uns. Endlich haben die Stewards eine rettende Idee, sie binden die Stühle alle zusammen und befestigen sie an den Säulen.

Aber Neptun will sich nicht beruhigen. Er setzt uns auch beim Abendessen noch zu, obwohl schon die ersten Lichter von Alexandrien herüberblinken. Wir müssen unsere Teller dauernd ausbalancieren. Einem der Stewards rutscht die Schüssel mit Nudeln, die er gerade in der Hand hält, einfach fort. Das heißt, die Schüssel bleibt ihm erst noch, nur die Nudeln haben sich selbständig gemacht und wandern unter einen der Tische.

Endlich kommen wir gegen neun Uhr abends mit vier Stunden Verspätung in Alexandrien an. Im weiten Bogen umspannen uns die Lichterketten des Hafens. Drei bunte Lichter, ein rotes, ein grünes, ein weißes, jagen aus dem Dunkel auf uns zu: das Boot des Hafenarztes. Und während wir langsam zwischen den Blinkfeuern die Hafeneinfahrt ansteuern, beginnt schon die Abfertigung der Passagiere. An Deck rasseln die Dampfwinden, im Salon sitzt die Paßkommission.

Die Vorschriften für die Einreise nach Ägypten sind jetzt verschärft. Nicht jeder Besucher ist willkommen. Juden sind sogar nicht einmal als Touristen erwünscht, denn man befürchtet, daß sie zum Schluß die Ausreise vergessen könnten, und europäische Konkurrenten hat die ägyptische Intelligenz ohnehin mehr als genug. Aber auch andern Besuchern wird die Einreise nicht immer sehr leicht gemacht. Da sind zum Beispiel zwei alleinreisende ungarische Tänzerinnen. Man will sie nicht einreisen lassen. Es soll erst noch einmal in Kairo angefragt werden. Sie müssen also so lange an Bord bleiben. Wir andern Passagiere könnten jetzt aussteigen, aber die Meisten machen von der Erlaubnis, während dieser Nacht noch an Bord bleiben zu können, Gebrauch. Wie wir so am späten Abend im Rauchsalon bei einem Abschiedstrunk sitzen, stürzt die eine der Tänzerinnen mit Tränen in den Augen herein: „Das ist ja schrecklich," ruft sie, „ein Neger läuft mir auf Schritt und Tritt nach. Ich werde ja keine Minute schlafen können!" Es stimmte schon, aber wir konnten ihr auch nicht helfen, denn der Neger war ein harmloser sudanesischer Soldat, der den Auftrag bekommen hatte, darauf zu achten, daß das Mädchen nicht etwa nachts heimlich von Bord ginge. Und getreu dem Befehl folgte er ihr nun auf Schritt und Tritt und setzte sich nachts vor ihre Kabinentür.

An Deck wimmelte es inzwischen von Geldwechslern, Hotelportiers, Gepäckträgern und Agenten. Wir sind froh, daß wir uns nicht in der Nacht noch diesem Gewirr ausliefern müssen. Am andern Morgen sieht es schon anders aus. Das ärgste Gewühl hat sich verlaufen. So können wir verhältnismäßig unbehelligt von Bord gehen. Der Schiffsagent nimmt sich unser an und jetzt geht es schnell. Bald haben wir den Zoll hinter uns. Und während das Gepäck direkt zum Bahnhof geht, nehmen wir ein Taxi, um die Zeit bis zum Zugabgang nach Kairo mit einer Rundfahrt zu verbringen. Der nächststehende Polizist winkt sofort eins heran und während wir einsteigen, erklärt er uns das Taxometer, die Fahrpreisuhr. Dann droht er dem Fahrer noch die schwersten Strafen der Hölle an, falls er es trotzdem wagen sollte, uns zu übervorteilen und läßt uns aus dem Hafentor hinausfahren.

Unser arabischer Schofför sorgte während der nächsten Stunden dafür, daß wir ein möglichst vollständiges Bild von Alexandrien bekamen. Das neue Alexandrien hat in seinen Geschäftsvierteln moderne fünf- und siebenstöckige Gebäude, die Wohnviertel sind voller Gärten mit Blumen und bunten Sträuchern. Hier scheint alles Platz zu haben, sogar der Suk, der Bazar, ist weitläufig, sauber und von asphaltierten Straßen durchzogen. Im Stadtpark überrascht uns bei den Flamingos und Pelikanen ein echt afrikanischer Platzregen. Mit einem Sprung retten wir uns unter einen Baum. Das Auto steht nur wenige Meter entfernt, zu ihm hinzukommen wäre aber unmöglich, ohne ein regelrechtes Bad abzubekommen. Und dann fällt ebenso plötzlich kein Tropfen mehr und die Sonne strahlt wieder auf uns herunter, als wäre alles nur ein Spaß gewesen. Dasselbe Spiel wiederholt sich dann innerhalb einer halben Stunde noch zweimal.

Tage und Nächte in Kairo

Die Eisenbahn ist ganz auf den Süden eingestellt. In unserm Wagen, der sonst wie ein D-Zugwagen gebaut ist, gibt es weder Türen noch Fensterscheiben zwischen Abteil und Gang. Dafür haben die Außenfenster neben den Scheiben noch hölzerne Rolläden. Sie sind ein notwendiger Schutz gegen die sengenden Sonnenstrahlen und den ewig anstürmenden feinen Wüstensand. Die Fahrt geht südwärts nach Kairo. Vorbei an Wasserrädern, die wie vor Jahrtausenden von Eseln, Kamelen oder Büffeln angetrieben werden. Immer im Kreis führt ihr Weg. Manchmal bindet man ihnen das eine, nach außen blickende Auge zu. Vielleicht können sie sich dann besser auf ihre Aufgabe konzentrieren. Vorbei geht es an Palmengruppen und grauen Hütten aus Nilschlamm. Bei ihrem Anblick muß man sich fragen, wieso sie noch immer nicht zu Staub zerfallen sind. Sie sehen wenigstens aus, als könnte ein Fußtritt ihre Wand einstürzen lassen.

Da kommt ein Kellner und gongt zum Lunch, dem kolonialen Mittagessen. Unser Zug führt einen Speisewagen mit sich und der Oberkellner entpuppt sich als Steyrer aus Graz. Das paßt

eigentlich so gar nicht zu den Palmen da draußen, aber uns freut es, denn es bringt einen Hauch von Heimat herein, genau wie die Flaschen Münchner Bier, die auf vielen Tischen stehen. Das Essen selbst ist schon von südlicher Reichhaltigkeit.

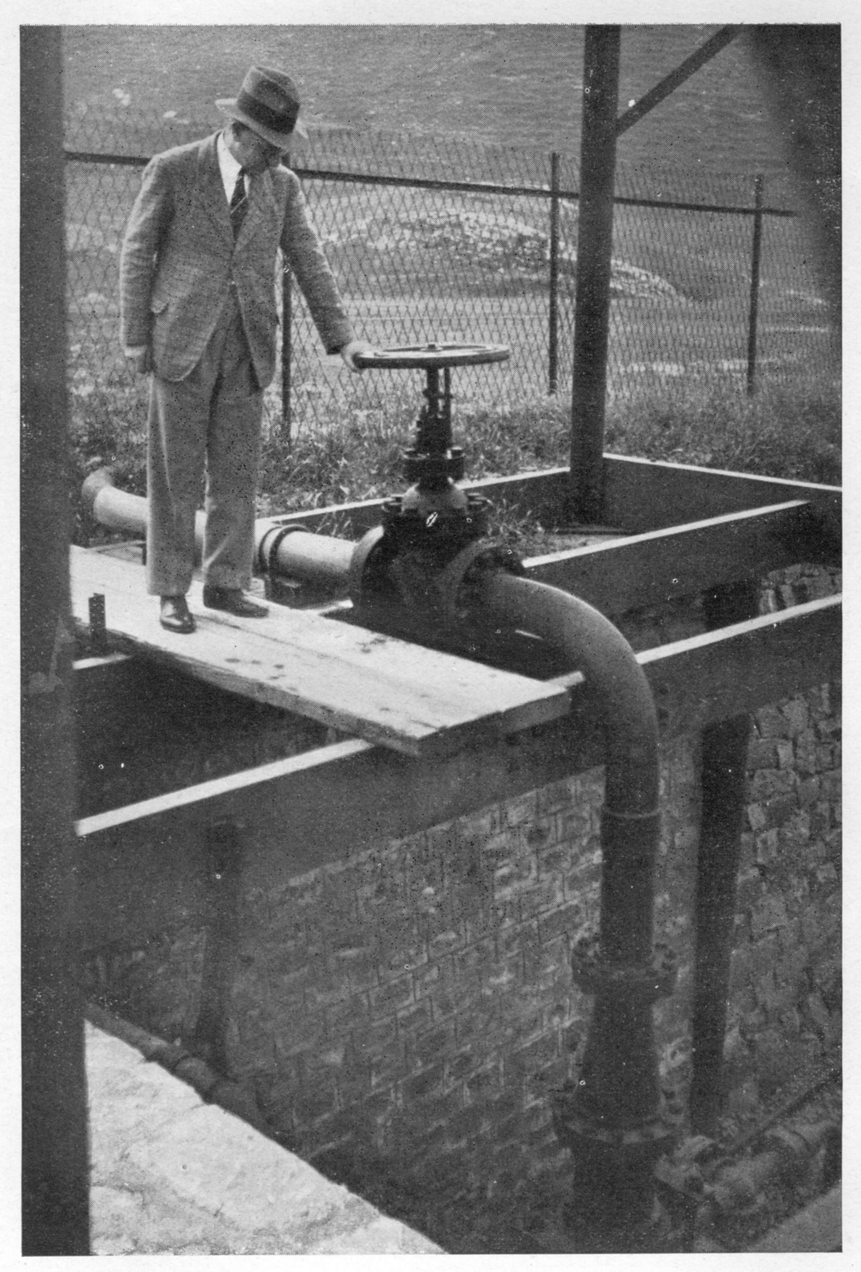
Nach dreistündiger Fahrt taucht Kairo auf. Der Zug fährt in die große Bahnhofshalle ein. So eine Ankunft ist im Orient immer eine Nervenprobe. Kaum hält der Zug, da stürzen von allen Seiten Gepäckträger, Hoteldiener, Geldwechsler und Agenten auf die Reisenden. Jeder versucht mit allen Mitteln sein Opfer zu dem zu überreden, was sein Geschäft ist. Da ist es das Beste, sich vorher bei einem Hotel anzumelden, denn dann wird man von den betreffenden Hoteldienern und ihren Helfern erwartet, die schon von sich aus jede Konkurrenz fernhalten. Das erspart viel Ärger und Kampf. Auch wir kommen auf diese Weise gut aus dem Bahnhof und ins Hotel. Es gibt zwar dabei noch einiges Geschrei und einige unerlaubte Vorstöße der Konkurrenz, aber unser Hoteldiener, der sich in seiner Uniform als Heerführer der ihm untergebenen Helfer fühlt, sorgt für kräftige Abwehr. In den Straßen herrscht lebhafter Verkehr. Mit viel Hupen und kräftigen Reden werden einige enge Straßen eines alten Viertels durchfahren, ehe wir ins Hotel kommen. Am Eingang zur Halle überfällt uns noch einmal eine Kolonne kleiner Schuhputzer-Knirpse, die uns um jeden Preis schnell davon überzeugen wollen, daß ein so vornehmer Gast nie und nimmer so staubige Schuhe haben dürfe. Eine letzte Abwehr, dann sind wir endlich in der schützenden Halle.

Der erste Abend sieht uns schon im „Badia", dem arabischen Theater. Von acht Uhr abends bis zwei Uhr früh gehen hier die Stücke ohne Unterbrechung über die Bühne. Im Zuschauerraum herrscht ein richtiger Caféhausbetrieb. Man kommt und geht, begrüßt und unterhält sich laut und unbekümmert. Die einheimischen Schauspieler lassen sich dadurch keineswegs irritieren. Während der ersten Stunden gehen Sprechstücke über die Bühne. Die Gesten der Schauspieler sind so beredt, daß man dem Geschehen auch ohne Sprachkenntnis folgen könnte. Mit dem fortschreitenden Abend wechselt das Programm zum Kabarett. Besondern Beifall erntet immer wieder die Besitzerin des Lokals,

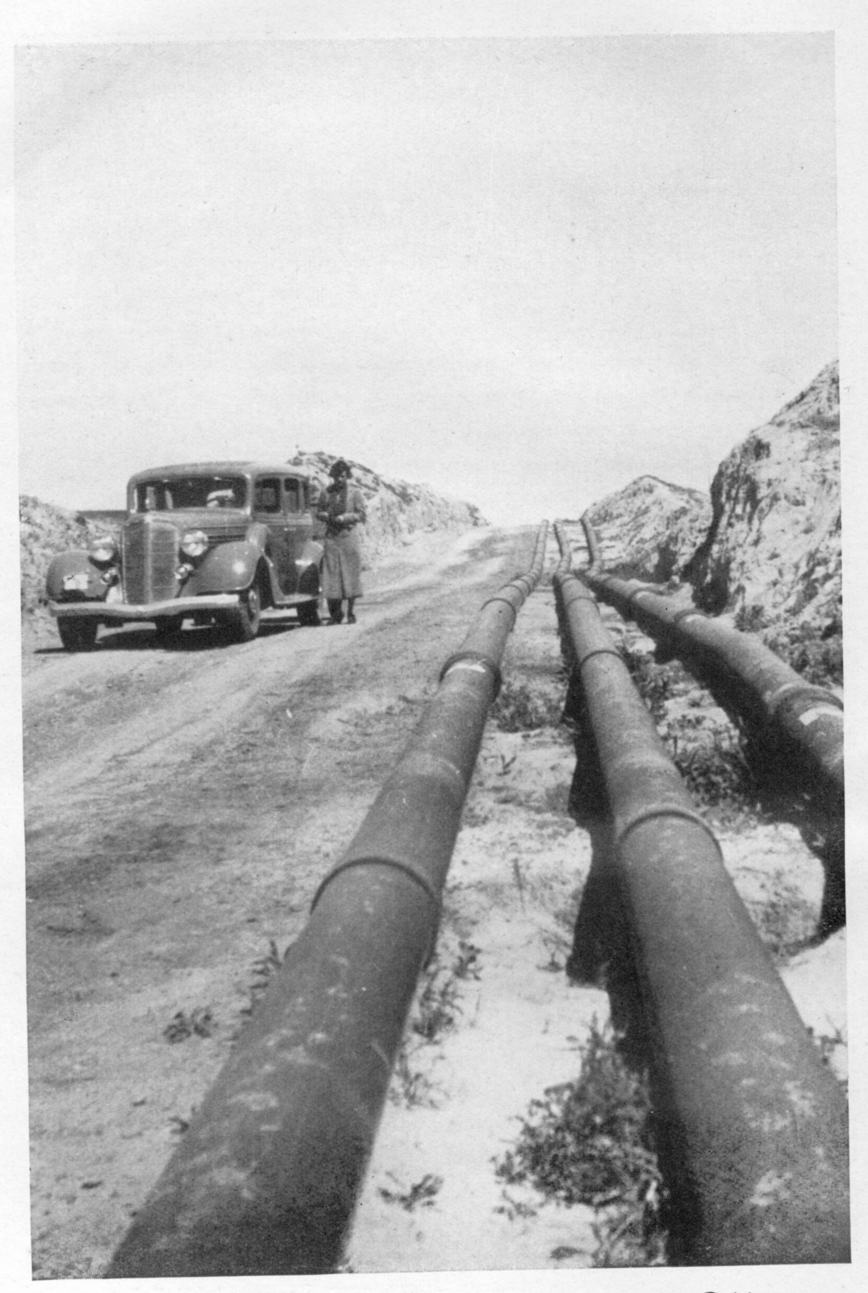
eine nach unsern Begriffen vielleicht etwas dickliche, aber darum hier sicher um so schöner empfundene Algerierin, die mit augenscheinlicher Virtuosität Bauchtänze vorführt und — assistiert von zwei jungen, diesmal wirklich schlanken und hübschen Berbermädchen — Couplets singt. Die Gäste sitzen vor den Wasserpfeifen, die man genau so wie Getränke bestellt und für die man sich nur sein eigenes Mundstück mitbringt, sie knacken Kürbiskerne mit den Zähnen oder knabbern an rohen langen Salatblättern, sie unterhalten sich laut und unbekümmert und spenden ebenso laut und freudig ihren Beifall. Während im arabischen Caféhaus nie eine Frau zu finden ist, streichen hier lebhaft bemalte, dunkeläugige Mädchen in billigen europäischen Kleidchen zwischen den Tischen der Gäste herum, bemüht, eine Einladung zu erhalten und so den Konsum zu steigern. Allerdings, am Ende der Vorstellungen werden sie von ihrer Beschützerin eingesammelt und unter ihrer Bewachung brav nach Hause gebracht...

* * *

So ein winterlicher Morgen kann selbst hier im afrikanischen Kairo ziemlich frisch werden. So schlagen auch wir uns leicht fröstelnd in unsere Mäntel, als wir auf die Straßenbahn warten, die uns zu den Pyramiden bringen soll. Eben biegt sie laut bimmelnd um die Ecke. Ein kleiner arabischer Zeitungsjunge springt noch in voller Fahrt ab. Mit dem Gesicht nach rückwärts. Aber wie eine Katze fällt er auf die Beine und rennt schon wieder, laut seine Zeitung ausrufend, der nächsten Straßenbahn nach. Jeder Straßenbahnwagen ist fein säuberlich in drei Abteilungen geteilt. Der mittlere ist für das Volk, der vordere für die Effendis oder die weißen Besucher. Der rückwärtige Teil aber trägt eine große Aufschrift: „Harem". Nur einem Ungläubigen kann es passieren, daß er diese Aufschrift übersieht und dort einzusteigen versucht. Dann stürzt gleich der Schaffner herbei, um ihn entsetzt wegzuziehen. Neben uns sitzen würdige Ägypter, europäisch gekleidet. Als einzige äußere Konzession an ihre orientalische Heimat tragen sie alle den roten Tarbusch, den wir in Europa „Fez" nennen.



Eine Oelquelle in Süd-Iran, die täglich 3000 Tonnen Rohöl liefert.



Eine „Pipe-line“ in Süd-Iran in den Bergen von Masjid-i-Suleiman.

Wir fahren zu den Pyramiden über eine der großen Nilbrücken nach Westen. Kairo liegt bald hinter uns, rechts und links von den Gleisen läuft jetzt eine spiegelglatte Asphaltstraße. Fast eine Stunde dauert die Fahrt. Die graugelben Dreiecke der Pyramiden kommen immer näher, wachsen empor und dehnen sich in die Breite. Vor dem Mena-House-Hotel ist die Endstation. Das erste, was wir hier zu sehen bekommen, ist ein Taxen-Halteplatz. Das heißt, diese Taxen sind vierbeinig. Es sind die Pyramidentaxen, bunt geschmückte Kamele und kleine, braune Eselchen. Ein Kommissar in prunkender Uniform sorgt dafür, daß kein Führer Extrageschäfte macht. Es geht streng der Reihe nach, der Preis, der polizeilich festgelegt ist, wird vorher bekanntgegeben. Man kann nicht gut auf diese Beförderungsart beim Besuch der Pyramiden verzichten. Erstens sorgt schon der Führer dafür, zweitens ist es wirklich nicht jedermanns Sache, das weitläufige, sandige Gelände um Pyramiden, Sphinx und Königsgräber zu Fuß zu durchwaten. Wer sich nicht auf ein Kamel wagt, nimmt einen kleinen „donkey", ein Langohr, und läßt die Beine durch den Sand schleifen. Das wirkt zwar nicht so heroisch, wie ein Kamelritt, ist aber unter Umständen doch vorzuziehen. Denn ein erster Kamelritt ist nicht ganz ohne. Erst mal schon, wenn so ein Kamel sich erhebt. (Man muß es nämlich besteigen, solange es noch sitzt.) Zuerst kippt man dabei nach vorn, dann nach hinten, dann gehts noch einmal vor und zurück, daß man allen Grund hat, sich an den handfesten Sattelknöpfen festzuhalten. Allerdings soll ein Anfänger auch diesem Halt mißtrauen. Ehe er sich's versieht, hat er sich nämlich bei den unfreiwilligen Schaukelbewegungen den langen Sattelknopf in den Magen gerannt.

Dann kam also der große Ritt um die Pyramiden. Unter all den hunderten von Touristen, Pfadfindern, Schulklassen und Einzelgängern war es kein reiner Genuß. Dazu das Volk der Verdienenden: Führer, Händler, Treiber, Photographen, alle wollen ihr Teil abbekommen. Eine Großaufnahme auf dem Kamel ist das wenigste, was verlangt wird. Und dagegen sich zur Wehr zu setzen, ist keineswegs einfach. Das Kamel folgt ja nicht dem Reiter (wenigstens, wenn er ein Tourist ist), sondern nur seinem

Treiber und der ist in solchen Fällen erstaunlich schwerhörig. Wie soll man sich also wehren, wenn man zwei Meter über dem Erdboden auf einem schwankenden Kamelrücken thront und mitsamt seinem Kamel einfach mit dem Rücken zur Sphinx gestellt und photographiert wird. Nun kann man sich ja weigern, das Bild abzunehmen, aber das tut man nur, solange man noch keine Erfahrungen mit der Geschäftstüchtigkeit dieser Photographen gemacht hat. Zum Schluß wird man eben photographiert.

In dem bunten Treiben um die Pyramiden fehlen auch die Polizisten nicht. Sie werden auch gebraucht. Die Art der Delikte ist allerdings im Bereich der Pyramiden mitunter etwas seltsam. Dieses Weltwunder scheint auf manche Besucher eigentümlich zu wirken. Leute, die ihre Rekordsucht dazu verführt, die Steinstufen emporzuklettern und sich dann beim Heruntersteigen ein Bein zu brechen, sind eigentlich noch ziemlich normal. Weniger verständlich war der Ehrgeiz einer alten Amerikanerin, nicht nur die Pyramide zu erklettern, sondern sich von dort oben auch noch völlig ausgezogen dem erstaunten Volk zu zeigen. Es soll kein überwältigender Anblick gewesen sein, die Polizei mußte sie herunterholen ...

Wer sich nicht allein zurechtfindet, soll sich Cook anschließen. Cook arrangiert alles. Von der einfachen Übernachtung im Mena-House-Hotel am Fuß der Cheops-Pyramide mit dem Blick auf Sphinx und Pyramiden im Vollmondzauber, über ein Camp in der Wüste bis zur garantiert echten Entführung aus dem Zelt durch einen Beduinenscheich. Böse Zungen behaupten, zu diesem Zweck hätte auch ein gewisser Flügel im Mena-House-Hotel einen direkten Zugang zur Wüste. —

* * *

Wir haben die Pyramiden noch einmal besucht. Am Abend, als der Vollmond am Himmel stand, fuhr uns ein Bekannter wieder hin. Und diese Fahrt war ein Erlebnis. Das waren die Pyramiden, wie wir sie uns vorgestellt hatten. Eine heilige Stille umschloß sie jetzt, wie es dieser vieltausendjährigen Totenstätte zukam. Ein feiner irisierender Schimmer lag über ihnen und

zeichnete sie vom dunklen Sternenhimmel ab. Dieses feine Leuchten der gewaltigen Quadern in der Nacht ist eins ihrer Geheimnisse. Vielleicht ist es der Widerschein der strahlenden Großstadt am Horizont, den winzige Kristalle wieder zurückwerfen. Aber wozu alles erklären wollen?

Zu unsern Füßen glommen die vielen kleinen Lichter des Mena-House-Hotels. Und aus dem fernen Lichtermeer von Kairo führte eine doppelte, leuchtende Perlenschnur auf uns zu, die Lampen der Fernstraße zu den Pyramiden. Auf der andern Seite aber war die Wüste, deren leichte Wellen im Schein des Mondes opalen glänzten. Ihr Schweigen zerriß nur manchmal das ferne Weinen eines Schakals oder das Zirpen der Grillen in den Hotelgärten ...

* * *

An einem Nachmittag durchfahren wir eine seltsame Straße. Rechts und links stehen kleine Häuser. Sie selbst wären nicht das Ungewöhnliche. Aber sie sind leer und still. Kein Händler, kein spielendes Kind, keine streitenden Weiber sind zu sehen. Nur selten hockt ein zahnloser Alter vor einer Tür oder einige schweigende Gestalten verschwinden um eine Ecke. Hier ist das Reich des Todes. Die kleinen Häuser beherbergen keine Lebenden, sondern sind Ruhestätten der Toten. Fast in jedem der Grabhäuser stehen mehrere steinerne Grabmäler. Nach beiden Seiten gehen Gassen ab, immer wieder dicht bebaut mit diesen kleinen Totenhäusern. Es ist eine ganze Stadt, eine der mohammedanischen Friedhofstädte, die Kairo im Süden und Osten umgeben.

* * *

Wieder einmal fahren wir an den Nil. Die Sonne versinkt eben im Westen hinter Gizeh. An der Qasr en Nil-Brücke steigen wir die Steinstufen hinunter zum Ufer des breit und träge dahinfließenden Stromes. Wir mieten eine der ägyptischen Nilbarken, die zu hunderten an den Ufern liegen, meist zugleich Wohnung der Besitzer. Über das Wasser weht ein lauer Abendwind. Hier an der Spitze der Nilinsel dehnt sich der Strom zu mächtiger Breite. Von den Ufern und den Brücken glänzen die Reihen der Licht-

bänder. An der Uferpromenade liegt das feenhaft erleuchtete „Semiramis-Hotel", der größte Luxusbau Ägyptens und damit des Vordern Orients. Wie flüssiger Purpur fallen die großen Teppiche vom Hauptportal über die Stufen zur Straße. Die Freitreppe des Hotels umfließt ein einziges Lichtermeer. Ein Minister gibt heute einen Empfang und alles, was in Unterägypten etwas zu sagen hat, folgte seiner Einladung. Kawassen in goldverschnürten blauen Uniformen, die schweren türkischen Säbel an der Seite, stehen an den Flanken der Freitreppe. Polizisten drängen die Neugierigen zurück, während die großen Limousinen der Gäste sich vor der Auffahrt stauen. Der ganze große Block des Hotels liegt im strahlenden Glanz zahlreicher Scheinwerfer, und seine tausend Lampen spiegeln sich im dunklen Wasser des Nils. Der Strom ist so breit, daß wir hier in der Mitte zwischen den Ufern nichts mehr von dem lauten Atem der Großstadt unter Palmen vernehmen. Nur das Knarren des Segels, das leise Rauschen der Bugwelle und die halblauten Anweisungen unseres Bootsführers an seinen Nubierjungen am Steuer geben der großen Stille Leben. In solchen Stunden kann das alte Ägypten erwachen. Dann weht der laue Nachtwind von den Gräbern bei Gizeh herüber und führt die Stimmen vergangener Jahrtausende mit sich...

* * *

Ein sonntägliches Publikum drängt sich an der Fouad-el-Auwal. Die Wagen der „Metro", der Schnellbahn nach Heliopolis, werden gestürmt, bevor sie noch halten. Pferderennen in Heliopolis! Das sind große Tage für das leidenschaftliche Spielervolk der Orientalen. Die Rennbahn von Heliopolis, der mondänen Villenstadt bei Kairo, ist die größte des Nahen Ostens. Die Umsätze am Toto können sich sehen lassen. Die Rennen sind ein zauberhafter Magnet für die Männer und Frauen des Niltals. Manche lieben die Pferde, die meisten das Wetten.

Als wir kurz vor der Rennbahn die „Metro" verlassen, gehen wir schon an hunderten von parkenden Autos vorüber, die in den breiten Straßen neben den bizarren Häusern und Palästen stehen. Das neue Heliopolis, das den Namen der alten Tempelstadt nach

jahrtausendelangem Schlaf wieder zum Leben erweckte, ist ganz jung und modern. Einige Kilometer Wüste trennen es von Kairo. Hier wurde eine Luxusstadt direkt aus dem Sand gestampft. Vor wenigen Jahrzehnten erst erwarb eine Gesellschaft das Wüstenland, bewässerte es, parzellierte es und baute eine elegante Wohnkolonie für die oberen Zehntausend von Kairo. Der Baustil dieser Villenstadt ist allerdings verblüffend. Maurische Paläste stehen neben indischen Phantasiebauten, altarabische Baukunst versucht eine moderne, phantastische Auferstehung.

Auch der Rennplatz hat seinen besonderen Stil: maurische Bogen und Kuppeln, im bunten Mosaik der Farben. Auf den riesigen Flächen des Platzes trainieren an manchen Tagen sechshundert bis achthundert Pferde zu gleicher Zeit. Als wir inmitten des sonntäglichen Gewühls auf dem Rennplatz eintreffen, wird eben ein Rennen gestartet. Mit südlichem Temperament drängen sich die Zuschauer nach vorn, über Bänke und Stühle hinweg. Drei Weltteile geben sich ein Treffen. An den Tribünen der englischen Sportsleute promenieren Beduinenscheichs vorbei, im braunen Haik, mit seidenem Kopftuch und den Goldschnüren darüber. Aber ihre Füße stecken in Lackschuhen und aus der Brusttasche ragt der Füllfederhalter. Ägypter und Sudanesen, Levantiner, Inder, Senegalneger, ein buntes Gemisch.

Ich stehe auf einer Bank, will eine Aufnahme machen. Neben mir streitet sich ein orientalisches Trio um den Rest der Bank und schreit aus vollem Hals: „Yallah Mustapha, yallah Mustapha ...", dazu wippen sie im Rhythmus auf und nieder. Mit ihnen die Bank, ich und mein Photoapparat. Die Aufnahme war verwackelt, aber ihr Mustapha war, ihren langen Gesichtern nach zu urteilen, trotz der anfeuernden Rufe nicht als Sieger durchgekommen.

Drin in der großen Halle unter den Tribünen liegen die Wettschalter, die dauernd dicht besetzt sind. Das Wettfieber ist hier Männern und Frauen gemeinsam, aber die Wettschalter für beide sind getrennt. Auf der einen Seite die Schalter für Männer, auf der andern die für die Frauen, so verlangt es die Sitte ...

* * *

Mohammed Ali, der Dragoman, hat uns die ganze Zeit gedrängt, ihn einmal zu besuchen. Als wir wieder einmal in der Nähe seines Dorfes vorüberfahren, können wir ihm die Bitte nicht länger abschlagen. „Aber nur auf eine Tasse Kaffee..." Bis nahe zum Dorf konnten wir noch den Wagen benützen, dann mußten wir aussteigen und uns von ein paar kleinen Eseln durch den tiefen Sand zum Dorf und zum Haus unseres Gastgebers tragen lassen. Im Besuchszimmer entstand die erste Schwierigkeit: es waren keine Stühle da. Nur Matten lagen am Boden, auf die sich sonst die Besucher zu kauern pflegen. Aber dann halfen schnell einige fortschrittliche Nachbarn aus. Wir bekamen unsere Stühle, während unser Gastgeber und einige Besucher, die sich inzwischen eingefunden hatten, mit unterschlagenen Beinen vor uns niederkauerten. Es wurde Kaffee gereicht. Plötzlich ertönte aus dem Nebenraum aufgeregtes Gackern und Kreischen. Voll böser Ahnung fragte ich den Hausherrn, ob er etwa gar..., tatsächlich, er wollte uns zu Ehren eines seiner wenigen Hühner schlachten! Es bedurfte aller Überredungskünste, um ihn zur Aufgabe dieser Absicht zu veranlassen. Er war totunglücklich, daß er uns kein großes Mahl vorsetzen sollte. Dafür müßten wir aber seine Familie kennenlernen. Zuerst erschienen die beiden Söhne, Jungen von acht und zehn Jahren, der Stolz des Hausherrn. Dann kam eine zwölfjährige Tochter. Die durfte noch unverschleiert ausgehen. Die Älteste dagegen, ein fülliges sechzehnjähriges Mädchen, war schon versprochen und sollte in der nächsten Zeit heiraten. Ihren Bräutigam hatte sie ebenso wenig gesehen wie er sie, denn sie durfte das Haus vor der Hochzeit nicht mehr verlassen und hatte auch vor ihrer Verlobung seit dem zwölften Lebensjahr nur verschleiert die Straße betreten dürfen. Der Vater erzählt uns voll Stolz, daß auch der von ihm erwählte Bräutigam Dragoman, also Fremdenführer und Dolmetsch, sei. Inzwischen zeigt uns die Braut ihre Ausstattung. Sechzig Kleider hat sie, meist aus dem grellfarbigen japanischen Kunstseidenstoff, wie er neuerdings zu Spottpreisen auf den ägyptischen Markt gebracht wird. Das meiste sind Hauskleider, denn die mohammedanische Frau soll sich nur für ihren Mann schmücken. Verläßt sie wirklich einmal das

Haus, so trägt sie außer dem Schleier einen dunklen Überwurf, der sie von Kopf bis zu den Füßen umhüllt. Als wir all die Kleider und silbergestickten Schals gebührend bewundert haben, kommt der Höhepunkt: der Hausherr wird seine Frauen holen. Ich allerdings muß vorher hinaus, da hilft alle Gastfreundschaft nichts. Aber meine Frau soll sie kennenlernen. Ich kann also diesen Besuch nur nach ihren Schilderungen nacherzählen. Es sollen zwei nach orientalischen Begriffen sehr schöne Frauen gewesen sein. Die eine war so dick, daß sie kaum zur Tür herein konnte. Sie betrachteten und befühlten meine Frau, fanden sie wohl ziemlich mager nach ihrem Geschmack und mich deshalb bedauernswert, aber desto reichlicher waren ihre Wünsche für ein künftiges besseres Gedeihen. Nach diesem Empfang wurden noch einmal die Tassen gefüllt, dann bestiegen wir unter herzlichen Abschieds- und Dankesworten wieder unsere Esel, um zu unserm Auto zurückzukehren.

Ägyptische Probleme

Wir waren auf der Nilstraße südwärts gefahren, dorthin, wo nur noch Fellachendörfer aus graublauem Nilschlamm, Dattelwälder und Baumwollkulturen die Straße umsäumen. Jenseits des träge dahinfließenden Nils führt die Bahn nach Luksor und Assuan. Wir haben das Gebiet der üblichen Touristenfahrten hinter uns und merken das am Zustand des Weges. Die gute Asphaltstraße ist zu einem breiten Erdweg geworden, der sich über einen der hohen Dämme am Ufer des Stroms hinzieht. In das gleichmäßige Summen des Motors mischt sich das leise Schlagen der mechanischen Pumpen und das Knarren der Wasserräder, die von Büffeln oder Kamelen im ewig gleichen Trott des Kreisganges gedreht werden. Die Straße ist von Bäumen umsäumt, deren lange Schatten bis auf die berieselten Felder fallen, die sich wenige Meter unter uns ausbreiten.

Hier liegt das fruchtbare Baumwoll-Land des Nils. Aber der Streifen der Fruchtbarkeit ist schmal. Jäh beginnt dann die Wüste, der ewige, tödliche Sand, oder — im Osten — der steile Hang des

Mokattam-Gebirges, dessen kahle Flächen jetzt am Nachmittag schon braun-violett herüberschimmern.

Bei einem der kleinen Dörfer verlassen wir den Wagen und lassen uns auf die andere Stromseite übersetzen. Ein anderer Wagen erwartet uns. Ein schmaler Erdweg durch Felder und Dattelhaine bringt uns nach Memphis, oder richtiger gesagt zu den letzten jämmerlichen Resten dieser einstmals größten Handelsstadt Unterägyptens. Einige umgestürzte Statuen, Drahtgitter, Bakschisch heischende Führer und Händler, die gefälschte Skarabäen anbieten, das sind die Reste einer Kultur, zu der vor Jahrtausenden eine Welt emporsah. Wenige Kilometer weiter liegen einige Pyramiden im Totenfeld von Sakkara, unter ihnen als markanteste die Stufenpyramide. Grabgewölbe, Bestattungsstätten heiliger Stiere, alles liegt unter dem ausgleichenden bleichen Sand, der auch über die freigelegten Steinstufen wieder hinabrinnt zu den Gewölben, deren heilige Ruhe nach vier und fünf Jahrtausenden gestört wurde, um nun neugierigen Touristen ein Ah! und Oh! zu entlocken.

Bei der Heimfahrt kommen wir an Heluan vorbei. Seine schneeweißen Häuser liegen inmitten von Palmenhainen und Gärten einige Kilometer östlich der Nilstraße. Es war noch vor kurzem das Modebad von Kairo, hat aber jetzt etwas an Bedeutung verloren. Vor einigen Jahrzehnten hatte der deutsche Arzt Behmer das Badehaus errichtet und ein Sanatorium angegliedert. Gärten und weitläufige Anlagen haben die frühere Oase abgelöst. Der Japanische Garten, ein großer Park mit Teichen, unzähligen Buddhastatuen und kleinen Pavillons ist an den mohammedanischen Festtagen einer der beliebtesten Ausflugsziele der Bürger Kairos.

Als wir wieder nordwärts nach Kairo fahren, fallen uns die zahlreichen Polizeiposten auf, die sich beiderseits der Straße aufgestellt haben. Es scheint aber diesmal nicht um Streit und Aufruhr zu gehen. Sie sehen feierlich drein, tragen ihre beste Uniform und weiße Handschuhe. Richtig, da kommt uns auch schon eine große rote Limousine entgegen, umgeben von Polizisten auf Motorrädern. Rote Wagen dürfen in Ägypten nur Mitglieder

des königlichen Hauses benutzen. Wie wir kurz darauf erfahren, war es die Königinmutter, die sich nach Heluan begeben hatte.

Die Straße, auf der wir jetzt fahren, ist wieder breit und gepflegt. Eine alte koptische Kirche steht am Ufer. Die drei Kuppeln aus Nilschlamm sehen aus wie große, aufrechtstehende Eier, von Holzkreuzen in der koptischen Form gekrönt. Zwei stille abessinische Mönche, auf dem Kopf fast krempenlose schwarze Zylinderhüte, stehen vor der Tür.

Der Verkehr wird reger, das Vorwärtskommen immer schwieriger. Ganze Herden von schwarzgrauen Wasserbüffeln trotten heimwärts. Kein Hupen kann sie aus ihrer beschaulichen Ruhe bringen. Um sie herum kleine braune Esel oder würdig schreitende Kamele. Beim Herannahen des Wagen legen sie allerdings leider den Großteil dieser Würde beiseite, werden bockig und stellen sich mit Vorliebe quer in den Weg. Auch Radfahrer fehlen nicht. Sie sind noch viel unberechenbarer, als man es ihnen schon in Europa nachsagt, schießen von rechts nach links und kennen trotz der inzwischen hereingebrochenen Dunkelheit Lampen anscheinend nicht einmal vom Hörensagen.

Dann taucht endlich das Lichtermeer von Kairo auf. Die Nilbrücken spannen als endlose Girlanden ihre Lichtschnüre über den Strom. Die Zitadelle von Kairo mit den Minaretts ihrer Moschee steht als tiefblauer Schatten am Abendhimmel. Der lärmende Verkehr der Stadt hat uns aufgenommen. In der Altstadt mit ihren Moscheen und Bazaren geht das Leben trotz der späten Abendstunden ruhig weiter. Immer wieder fällt ein breiter Lichtschein aus einem der zahlreichen Cafés über die Gasse und die laute Musik der Grammophone oder Lautsprecher klingt durch die Nacht. Die Räume sind zur Straße offen und die Gäste — wie überall im Osten nur Männer — sitzen auf Holzbänken oder Stühlen, vor sich die Nargileh, die Wasserpfeife, und neben sich auf kleinen Tischchen Teller mit Salatblättern oder Nüssen. Manche politisieren, andere spielen Trik-trak, das Würfelspiel des Orients. Wieder andere lauschen andächtig der Stimme des arabischen Sängers, die aus dem Lautsprecher oder Grammophon herüberschallt.

In den Bazaren sitzen viele Handwerker noch spät am Abend in ihrer Werkstatt und arbeiten. Und doch ist es kaum das Gefühl der Not, das sie zu solcher Nachtarbeit veranlaßt. Eher ist es das so vielen Orientalen mangelnde Zeitmaß, das sie abhält, von ihrer Arbeit aufzustehen. Sie führt nicht der Zwang, ein bestimmtes Arbeitspensum im Tag zu erledigen. Solange die Arbeit, das Werk sie lockt, werden sie daran arbeiten. Genau so ruhig werden sie vielleicht ab morgen tagelang überhaupt nichts tun.

An den Mauern der Moschee liegen Menschenbündel auf Schilfmatten und schlafen, einige Lumpen über dem Kopf. Ihrer Bedürfnislosigkeit genügt diese Unterkunft.

Die Extreme äußerster Bedürfnislosigkeit und eines wahrhaft orientalischen Luxus bestimmen Leben und Wirtschaft in Ägypten. Der Fellache in der schilfbedeckten Dorfhütte aus Nilschlamm lebt ebenso anspruchslos wie der kleine Händler, der Lastträger oder der Handwerker im Bazar. Die Mittelschicht wird zu einem großen Teil aus den eingewanderten Griechen, Armeniern und Juden gebildet. Darüber steht die ägyptische Herrenschicht, meist Großgrundbesitzer, deren Baumwollfelder, von den Fellachen als Pächter bearbeitet, ihnen die Möglichkeit geben, sich ganz der Baumwolle und der Politik zu widmen.

Die Baumwolle beherrscht das Leben des heutigen Ägyptens. Der Reichtum der Großen hängt genau so von dem Ertrag der Baumwollernte ab, wie das Brot des kleinen Mannes. Aber das letzte Unberechenbare ist doch der Nil. Nur sein Wasser entreißt der stets drohenden Wüste die Dattelwälder und Baumwollfelder. Sein Schlamm, aus den Schluchten Abessiniens, vom Tanasee hierhergeschwemmt, befruchtet das Land. Der große Staudamm von Assuan, an der Grenze zwischen Ägypten und dem britischen Sudan gelegen, versorgt das Land gleichmäßig mit dem Segen des Wassers und des Schlammes. Früher war Ägyptens Ackerbau auf die Überschwemmungen des Nils eingestellt und von ihnen abhängig. Seitdem aber mit der Errichtung des Staudamms bei Assuan die Landwirtschaft rationalisiert werden konnte, indem an die Stelle der unbeeinflußbaren Überschwemmungen ein genau regelbares Bewässerungs- und Rieselsystem trat, ist der Bauer auf

eine während des ganzen Jahres gleichbleibende Wasserhöhe angewiesen.

Deshalb schauen sorgenvolle Blicke aus dem Nil-Land nach dem Sudan. Seit einer Reihe von Jahren bewässert England seine Steppen mit demselben Wasser, das bisher nur für Ägypten aus den Bergen Abessiniens kam. Staudämme entstehen am Blauen und am Weißen Nil. Zwar wurden die meisten dieser Pläne in Kairo von der ägyptischen Regierung ausgearbeitet, da diese Regulierungen der ägyptischen Landwirtschaft einen außerordentlichen Nutzen bringen sollen. Aber man weiß in Kairo recht gut, daß die Vorteile eines solchen Netzes von Staudämmen auf britischem Gebiet keineswegs nur auf ägyptischer Seite liegen, ja daß sie sogar für Ägypten zu einer furchtbaren Drohung werden können. Denn die Staudämme des Nils im Sudan und die neu geplanten am Albertsee in Britisch-Uganda geben England Ägyptens Wohl und Wehe in die Hand. Ägypten ist ein reines Agrarland, ja man kann ruhig sagen, ein reines Baumwoll-Land. Das Gedeihen dieser Baumwolle hat aber der Herr der Stauseen in seiner Hand. Und wer die Baumwolle beherrscht, beherrscht Ägypten.

Dazu kommt für die Ägypter noch eine zweite Sorge. England hat in den letzten Jahren mit Hilfe der neuen Staudämme im Sudan hunderttausende von Hektar mit Baumwollkulturen überzogen. Mit jedem neuen Jahr rollen mehr Baumwollballen über die englische Bahn von Khartum nach Port Sudan, dem Hafen Englands am Roten Meer. Nicht nur die Möglichkeit eines verringerten Exports nach England beunruhigt die führenden Männer in Kairo und Alexandrien. Sie sehen in dieser Entwicklung die Gefahr einer immer stärker werdenden Proletarisierung der ägyptischen Massen. Deshalb vergißt keine ägyptische Regierung, welche Richtung sie auch sonst vertreten mag, die Forderung nach der Mitregierung im Sudan zu stellen.

Aber England riegelt das Land fast hermetisch ab. Es ist kein Zufall, daß die Bahn, die von Alexandrien bis nach Khartum geht, ausgerechnet in Assuan beim ersten Staudamm unterbrochen wird und erst bei Wadi Halfa an der ägyptisch-sudanesischen Grenze

ihre Fortsetzung nimmt. England wünscht ebenso wenig eine Verbindung zwischen diesen beiden Ländern, wie sehr sie Ägypten anstreben muß. Ägyptens erschreckend schmales Kulturland kann der heranwachsenden ägyptischen Intelligenz kein ausreichendes Wirkungsfeld mehr bieten. Der natürliche Weg weist zum obern Nil. Aber das Land ist verschlossen. Zwar scheinen die neuen Verträge, die die Regierung Nahas Paschas im Jahre 1936 mit der britischen Regierung schließen konnte, einen schmalen Weg nach dem Sudan freizugeben, es fragt sich aber, wieweit England tatsächlich zu gehen gedenkt. Eine Schwächung des britischen Einflusses wird dabei ebenso wenig zu erwarten sein wie eine Verminderung der sudanesischen Baumwollernten.

Rund um den Suez-Kanal

In wenigen Tagen soll der Dampfer, der uns nach dem Hedschas bringen soll, in Port Said eintreffen. Außer den üblichen Vorbereitungen, wie Beschaffung der Visen, zu denen erst telegraphisch die Erlaubnis aus Dschedda eingeholt werden muß, haben wir diesmal noch einige Sonderwege. Wir wollen uns impfen lassen. Und zwar gleich gegen Typhus und Pocken. An den Quarantäne-Stationen mancher Länder wird ein Nachweis darüber verlangt. Da ist es schon besser, sich hier einem unserer deutschen Ärzte anzuvertrauen, als vielleicht in einer der abgelegenen Hafenstationen behandelt zu werden. So bekommen wir eines Tages erst in unsere rechte Schulter eine Spritze, haben zwei Tage das obligate Fieber und einen leicht gelähmten Arm, dann nach einigen Tagen die Pockenimpfung ins Bein und wieder einige Tage später, als die Pocken gerade herauskommen, gibt's die zweite Impfung in die andere Schulter. Wieder Fieber, wieder ein gelähmter Arm. Nun hatten wir genug. Aber jetzt konnten wir auch beruhigt fahren, mit schönen französisch und arabisch geschriebenen Zeugnissen in der Tasche.

Nun stehen wir wieder im Bahnhof von Kairo. Ein dienstbeflissener Schaffner verstaut uns und unser zahlreiches Gepäck in einem Halbcoupé, das noch den Vorteil hat, daß es eine richtige

Tür besitzt. Nachdem alles aufgestapelt ist, bleibt wirklich nur noch Platz für uns beide. Der Schaffner verspricht uns auch für weiterhin sein Wohlwollen. Gerührt gebe ich ihm ein gutes Trinkgeld. Er steckt es ein und winkt einen Kollegen herbei. Da stellt sich dann heraus, daß unser Schaffner gar nicht unser Schaffner ist, der andere ist der Richtige. Unser Freund denkt gar nicht daran mitzufahren, er gehört zum Bahnhofspersonal. Nun erwartet der „richtige" Schaffner natürlich auch sein Trinkgeld. Nachdem ich mich vergewissert habe, daß er auch wirklich mitfährt, kann ich es ihm nicht vorenthalten.

Wir haben noch gut eine Viertelstunde Zeit bis zum Zugabgang. In Kairo ist es immer gut, etliche Zeit vorher schon am Bahnhof zu sein, da die Züge meist in allen Klassen stark besetzt sind. Über die dritte Klasse braucht man gar nicht erst zu reden. Schon bei unserer Ankunft konnten Neuankömmlinge nicht über die Eingangstüren hinauskommen. Außer den Menschen, die überall saßen und standen, wo es nur möglich war, breiteten sich da noch riesige Körbe mit Gemüse, große Ballen, in Teppichen eingeschlagen, und Unmengen anderer Gegenstände in den Wagen aus. In der zweiten Klasse war es etwas besser, die Ballen und Körbe waren kleiner, aber besetzt waren die Plätze auch schon um diese Zeit. So mußten wir noch froh sein, daß wenigstens das Publikum der ersten Klasse sich mehr Zeit zu lassen pflegt.

Unser Schaffner bewährt sich gut. Er hat das Abteil abgeschlossen, so daß wir uns unbesorgt das Auf und Ab auf dem Bahnsteig besehen können. Neue Reisende sind jetzt selten geworden, dafür tauchen immer mehr Händler auf. Es ist erstaunlich, was sie den Abreisenden noch schnell andrehen möchten. Orangen und harte Eier, Talmi-Schmuck und Ansichtskarten, kleine Korane und Spazierstöcke, dazu alle Arten von Getränken werden mit einem beharrlichen Eifer angeboten.

Endlich ertönen in der Halle die Schläge einer großen Glocke. Der Zug setzt sich langsam in Bewegung. Ein schmaler grüner Streifen begleitet die Bahnstrecke auf der einen Seite, während auf der andern der einförmige Sand alles beherrscht. Manchmal ist der Boden fest, dann stehen graue Dornbüschel vereinzelt da.

Später werden sie von den feinen Wellen des Flugsandes abgelöst, die uns bis an den Kanal begleiten. Dort wendet sich die Bahnlinie nach Norden. Nur eine schmale Düne trennt uns von der Fahrtrinne des Kanals. Die Masten der vorbeifahrenden Schiffe ragen über sie hinaus. Der Westwind hat sich inzwischen zum Sandsturm entwickelt, der die Sonne nur noch als hellblaue Scheibe durchscheinen läßt. Ringsum steht eine gelbgraue Wand. Der feine Sand dringt durch die kleinsten Ritzen, überzieht alles, macht das Atmen schwer. Dazu herrscht in dem Wagen eine erdrückende Schwüle.

Wir alle sind froh, als zu unserer Linken die ersten Seen auftauchen. Sie zeigen die Nähe von Port Said an. Als wir endlich in die Bahnhofshalle rollen, atmen wir erleichtert auf. Auf einer Hafenfähre haben wir noch einmal einen Angriff kleiner Verdienstkobolde abzuschlagen. Ein junger Geldwechsler ist aufgetaucht. Ein Bengel vielleicht von vierzehn Jahren. Ich habe zwar mein Geld schon in Kairo auf der Bank gewechselt, aber einige Silberstücke habe ich noch in der Tasche. Da bei der geringen Summe der Wechselverlust nicht groß werden kann, erkläre ich mich zum Umwechseln der Münzen bereit. Er berechnet mir sogar einen ganz annehmbaren Kurs. Mit den Münzen, die ich ihm gegeben habe, stellt er sich an ein Holzgeländer und beginnt sie auf ihre Echtheit zu prüfen, indem er sie auffallen läßt. Besonders ein großes Zwanzig-Piasterstück hat es ihm angetan. Nun gibt es zwar wirklich hie und da ein falsches Geldstück, es ist aber, da es aus Bleilegierung hergestellt wird, selbst für einen weniger Geübten am Klang leicht zu erkennen. Ich selbst hatte natürlich auch vorher das Geld geprüft, hatte es überdies von der Bank bekommen. Während der Bengel nun so mit dem Geldstück spielt, fällt ihm das Zwanzig-Piasterstück herunter und rollt unter eine Bank. Ich achte nicht auf den Wechsler, denn ein kleiner fünfjähriger Junge macht uns Zauberkunststücke vor. Der Bursche hat auch anscheinend inzwischen sein Geldstück wiedergefunden. Er probiert es noch einmal, kommt dann zu mir und erklärt, das Geld, das ich ihm gegeben habe, wäre falsch. Und tatsächlich, es hat jetzt den ganz charakteristischen dumpfen Klang des Falsch-

geldes. Er will nun das Wechselgeschäft rückgängig machen. Eine klare Sache, nicht? Er hat das Geld von mir bekommen, es ist falsch, also muß ich es zurücknehmen und ihm sein Geld herausgeben. Nur: ich weigere mich. Der Trick ist mir klar. Aber wie es beweisen? Es kommt zu dem üblichen langen Disput, beide drohen wir mit der Polizei. Als wir aber dann an Land kommen und ich auf einen Polizisten zusteuere, ist mein Geldwechsler plötzlich verschwunden.

Der deutsche Frachter, der uns mitnehmen soll, liegt schon im Hafen. Zum Abschied geht es noch einmal durch Zoll und Quarantäne. Gold und Mumien auszuführen ist verboten, aber wir besitzen keines von beiden. Am Kai liegt ein Motorboot, das uns zum Dampfer bringt.

Im Hafen herrscht Hochbetrieb. Links von uns liegen britische Zerstörer, rechts wartet die „Vulcania", einer der großen italienischen Passagierdampfer, mit fast 4000 Mann an Bord auf das Zeichen zur Durchfahrt durch den Kanal. Auf Deck stehen unter Planen lange Reihen von Fahrzeugen. Bestimmungsort Massaua. Weiter ab liegt ein Franzose, ein großer schwarzer Dampfer, der anscheinend Marokkaner nach Dschibuti bringen soll. Der Abessinienkonflikt beherrscht noch immer das Bild.

Am Morgen ist die Reihe zur Durchfahrt an uns. Der Kanal ist schmal, seine Breite an der Sohle beträgt ungefähr sechzig Meter, seine Tiefe zwölf Meter. 160 Kilometer Wüstenland durchschneidet er, wenn er dabei auch einige Seen in seinem Verlauf durchquert. Um die Uferwände nicht zu zerstören, dürfen die Schiffe nur ganz langsam fahren. Mehrmals begegnen wir Baggern, die unablässig mit der Verbesserung des Kanals beschäftigt sind. In der Nähe von Port Said umsäumen wenigstens im ersten Teil der Strecke Palmenhaine den Kanal. Dann werden sie immer seltener, fehlen auf der asiatischen Seite bald ganz und werden auch auf der afrikanischen immer weniger. Immer näher frißt sich die Wüste heran. Rechts begleitet uns das graue Asphaltband der Straße nach Suez. Hinter der Düne läuft die Bahn entlang, auf der wir von Kairo hierher gekommen waren. Wenn Dampfer uns entgegenkommen, müssen je nach den Signalen

der Kanalstationen wir oder die Andern halten, müssen uns ans Ufer drücken lassen und warten, bis die Fahrt wieder freigegeben wird. Nur die Öltankschiffe aus dem Persischen Golf haben stets das Vorfahrtsrecht. Ihre Ladung ist zu gefährlich.

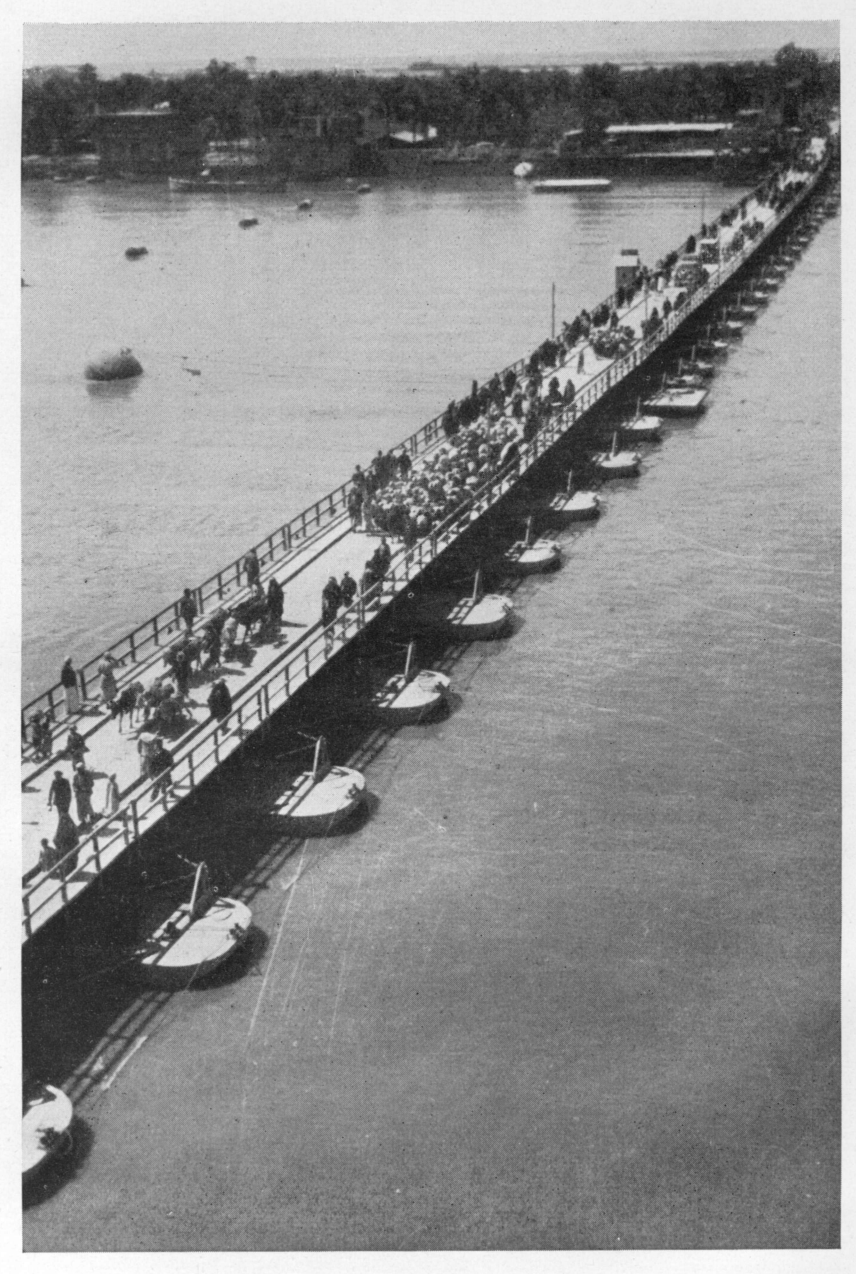
Auf halber Strecke, am Eingang zum Großen Bittersee, liegt Ismailia. Hier ist eins der Verwaltungszentren der englisch-französischen Kanalgesellschaft, deren blaue Flagge in Port Said über einem gewaltigen Palast weht, während draußen im Hafen die einsame Statue des Mannes steht, dessen Glauben und dessen Energie die Welt allein dieses Wunderwerk verdankt: Ferdinand de Lesseps. Hier in Ismailia hat die Gesellschaft aus der Wüste eine moderne Oase hervorgezaubert. Gepflegte Straßen durchziehen frische grüne Gärten und Anlagen, hinter den Bäumen liegen stille Bungalows. Allerdings herrscht in Ismailia nicht nur die Kanal-Gesellschaft. England baut diese Stadt immer stärker für seine strategischen Zwecke aus. Hier sollen ja später die britischen Truppen, die heute noch in Alexandrien und Kairo stationiert sind, ihre neuen Unterkünfte erhalten. Eine ganze Militärstadt ist hier geplant.

In Ismailia wechseln auch die Lotsen der Gesellschaft. Ihr Beruf scheint nicht allzu schwer zu sein, wenn man bedenkt, daß die Gesellschaft über hundert Lotsen in ihren Diensten hat, so daß jeder Lotse in normalen Zeiten nur ungefähr vierzehnmal im Monat ein Schiff auf der halben Kanalfahrt, die ungefähr sieben Stunden dauert, zu führen hat. Ihre Gehälter werden ihnen nach wie vor in Goldpfund ausbezahlt. Trotz der wahrlich nicht niedrigen Gehälter und trotz der 33 Direktoren weist die Gesellschaft Jahr für Jahr enorme Gewinne aus. Die Gebühren des Kanals sind allerdings auch entsprechend. Das werden gerade die Italiener während des Krieges gespürt haben. Ein Dampfer von der Größe der „Vulcania" hat für die Durchfahrt ungefähr 70 000 Goldfranken zu bezahlen. Dieselbe Summe ist bei der Rückfahrt fällig, einerlei, ob der Dampfer voll oder leer ist. Dazu kommen noch zehn Goldfranken für jeden Soldaten. Und Italien hat etliche hunderttausend Mann durch den Kanal geschickt...

Am Nachmittag durchqueren wir die Bitterseen, wo der Durch-



Bahnhofstreiben auf einer Station im Irak.



Die Maude-Ponton-Brücke in Bagdad,
die Ende 1938 der ersten Stahlbrücke über den Tigris weichen mußte.

zug der Juden vor sich gegangen sein soll. Am Abend wird ein starker Scheinwerfer am Bug aufgestellt.

Gegen zehn Uhr tauchen die Lichterketten von Suez auf. Wir gehen noch einmal für einige Stunden vor Anker. Neue Passagiere kommen, marokkanische Pilger, die nach Mekka wollen. Als wir am nächsten Morgen erwachen, ist der Hafen schon weit hinter uns. Zu unserer Linken erheben sich die steilen Gebirge der Halbinsel Sinai. Dann treten die Ufer immer weiter zurück, das Rote Meer nimmt uns auf. —

Die große Hadsch

Ein kleiner braun-weißer Wüstenvogel umkreist immer wieder in kurzen Stößen unser Schiff. Die Sonne haucht im Untergehen noch einmal jene unbeschreiblich schönen Pastellfarben über die Welt, die nur der Süden kennt, in ihrer größten Zartheit aber nur das Rote Meer hervorzaubert.

Durch die leise gurgelnde See schiebt sich unser Dampfer nach Süden. Unter dem Sonnensegel ist es still geworden, dann erhebt sich eine Stimme, ruft zum Gebet. Sie klingt gebrochen, überanstrengt. Seit Wochen reisen diese Pilger aus dem Innern Marokkos über Land und See nach Mekka, dem größten Heiligtum der Moslems. Und immer rief in dieser Zeit fünfmal am Tage dieselbe Stimme zum Gebet, sangen diese asketisch schmalen Lippen, die ein schwarzer Bart im fanatischen magern Gesicht mit den glühenden Augen umrahmt, die Sprüche des Korans. Die Pilger breiten ihre kleinen Teppiche aus, stehen, knien, verbeugen sich, mit der Stirn den Teppich berührend. Sie schauen starr nach vorn, in der Richtung nach Mekka.

Seit Tagen zieht unser Schiff seine Spur durch ein Meer, dessen glatte blaue Fläche beim besten Willen keine Erklärung für seinen Namen „Rotes Meer" gibt. Seit wir den Golf von Suez verlassen haben, sind auch die blauvioletten Gebirgsketten rechts und links versunken. Nur der endlos blaue Spiegel ist um uns. Endlich kommt ein Morgen, strahlend wie alle seine Vor-

gänger. Da ist wieder Land neben uns aufgetaucht. Es ist die flache Sandküste des Hedschas. Wir nähern uns Dschedda, dem Hafen der heiligen mohammedanischen Pilgerstädte Mekka und Medina.

Unsere marokkanischen Pilger bereiten sich auf die Ankunft vor. Sie waschen, baden und rasieren sich, legen ihre Kleider ab und tauchen samt und sonders in weißen Tüchern, die wie Badelaken aussehen, auf. Ein weißes Laken schlingt sich um die Hüften jedes Pilgers, ein ebensolches liegt über der Schulter. Ohne Kopfbedeckung, die Füße in einfachen Ledersandalen, tragen sie jetzt das vorgeschriebene Pilgerkleid, in dem sie das Land betreten müssen und das sie erst nach ihrer Ankunft in Mekka wieder ablegen dürfen. Das einfache Kleid soll dartun, wie vor Gott alle Menschen gleich sind. Ob arm, ob reich, das gleiche weiße Leinen bekleidet sie, die gleichen Sandalen umschließen ihre Füße. Allerdings: unter dem Laken sitzen die schweren Geldkatzen, schwer, denn sie sind mit guten Goldstücken gefüllt, der einzigen Geldsorte, die Pilger nach dem Hedschas bringen dürfen. Und der Inhalt dieser Geldkatzen ist nicht ganz gleich, wie eben die Güter der Erde von Allah verschieden verteilt worden sind. Aber die Armen haben einen stillen Trost: Auch die vielen Goldstücke der Reichen werden zerronnen sein, wenn sie in etlichen Wochen dieses Land wieder verlassen werden. Dann werden alle, Arme wie Reiche, auch ohne Pilgergewand das Schiff viel ähnlicher wieder besteigen. Der Herr der Heiligen Stätten, König Ibn Saud, nimmt von den Pilgern nur gutes, echtes Gold in Zahlung. Hier rollen noch die alten Gold-Pfunde der Bank von England mit dem Bild der Queen. Die Pilgersteuern des Königs sind nicht niedrig, aber dafür bietet er ihnen die Sicherheit des Reisens. Pilgerkarawanen waren früher stets willkommene Beuteobjekte der Räuber.

Wir nähern uns den Korallenriffen von Dschedda. Der Lotse, ein alter Araber, kommt an Bord. Er macht kein Geheimnis daraus, daß er früher Sklavenhändler war. Dieses damals durchaus ehrenwerte Geschäft war sehr einträglich. Die schwarzen Sklaven wurden aus Abessinien über Erythrea an die Küste des Roten Meeres und von dort in den kleinen arabischen Booten nach der gegenüberliegenden Küste des Hedschas gebracht. Die einzigen

Gefahren waren die Korallenriffe. Wer sie kannte, wer ein guter Lotse war, der mußte bei dem Geschäft reich werden; denn die schwarze Fracht wurde auf den Märkten im Innern des Landes gut bezahlt. Aber in der letzten Zeit ist das Geschäft schwierig und riskant geworden — wenigstens für ehrliche Kaufleute. Englische und italienische Küstenwachboote sind dauernd auf der Suche, und wehe dem Händler, den sie auf frischer Tat ertappen! Die Europäer zeigen kein Verständnis für diesen Geschäftszweig. Der Leidtragende ist außer dem Händler allerdings auch der Käufer im Innern, denn die Sklavenpreise sind dadurch entsprechend gestiegen. Im übrigen landet man die Sklaven jetzt eben an den stillen Küsten von Konfudah und Gizan und bringt sie von dort zum großen Sklavenmarkt nach Mekka. Dort kann sich dann kein Europäer unangebracht in die altgewohnten Geschäfte mischen, denn die Heilige Stadt darf nur von Mohammedanern betreten werden. Dem Ungläubigen würde für einen solchen Frevel der Tod winken.

Schon in Dschedda hört die Macht der Europäer endgültig auf. Unter den 30 000 Bewohnern der Hafenstadt leben kaum 50 Europäer. Die Mehrzahl setzt sich aus den diplomatischen Vertretern der verschiedenen Mächte und ihrem Personal zusammen. In er-Rijad, der alten Hauptstadt des Nedschd, wo König Ibn Saud meist residiert, oder in Mekka dürfen sie sich nicht aufhalten.

Vor Dschedda gehen wir jetzt vor Anker. Zwischen den hellgrün schimmernden Korallenbänken hat der Lotse den Dampfer vorsichtig durch die schmale Einfahrt gebracht. Nicht weit von uns liegt als stille Warnung das verrostete Wrack eines Dampfers. Die arabische Hafenkommission kommt an Bord. Alle tragen die weiße Summada, das dreieckige Kopftuch der Beduinen, das durch schwarze oder goldene Schnüre auf dem Kopf festgehalten wird. Ein Glas Wein schlagen sie ebenso aus wie Bier: „... nur Wasser bitte!" Die Pilger haben inzwischen ihre tausend Sachen in Teppichen und Sacktaschen verpackt und verhandeln eben mit den Bootsführern der Leichter, die längsseits gekommen sind, um sie an Land zu schaffen. Auf einmal geht am Fallrepp ein Höllenspektakel los. Das Feilschen um den Preis der Überfahrt scheint in

Tätlichkeiten auszugehen. Endlich greift die wahhabitische Hafenwache ein. Nun scheint man sich einig zu werden. Die weißen Pilgergestalten weichen von ihren Ballen und Koffern und lassen sie von den schwarzen Lastträgern in die Boote schaffen. Es dauert aber noch lange, ehe sie richtig verstaut sind. Unter einem großen Sonnenschirm sitzt in der Mitte des Bootes der Führer der Pilger. Dann soll das Segel hochgezogen werden. Dabei gibt es noch einmal Krach, weil verschiedene Pilger den eben eingenommenen Platz auf dem Segeltuch wieder räumen müssen und nun die andern von ihren Plätzen verdrängen wollen. Aber endlich ist auch das geregelt und das Boot wendet sich mit seiner weißen Fracht der Stadt zu.

Kurze Zeit später fahren auch wir mit dem Motorboot des Agenten hinüber. Der eigentliche Hafen ist so seicht, daß kaum die Leichter anlegen können. Die Stadt selbst, die zusammengedrängt in der trostlosen Weite des gelben Sandes liegt, schiebt sich mit ihren mehrstöckigen weißen Häusern bis an die Ufermauern. Sie stehen so eng, daß man zuerst kaum Straßen erkennen kann. Sie sind schmal und dunkel. Der Europäer ist hier eine Seltenheit und wird kaum liebevoll betrachtet. Die Erker der hohen Häuser berühren sich fast. An den Hauswänden kriechen räudige Hunde entlang, Wahrzeichen jedes Dorfes und jeder Stadt im Orient. Sie sind die billige Gesundheitspolizei dieser Orte.

Die Bevölkerung Dscheddas scheint einem Mischkessel der Rassen entstiegen zu sein. Gut ein Drittel der Einwohner sind Neger, Juden, Perser, Türken, Ägypter. Die Araber stellen kaum die Hälfte der Bewohner. Aber es wäre verfehlt, von dieser Hafenstadt auf das dahinterliegende Land zu schließen. Dschedda als Hafen und Mekka mit Medina als die größten Wallfahrtsorte des Islams, die jährlich von fast 100 000 Pilgern aus aller Welt aufgesucht werden, haben natürlich ihre eigne Bevölkerung, die, wie immer bei solchen Orten, nur dem Handel ergeben ist. Das Land selbst, besonders Nedschd, die Heimat des Königs Ibn Saud, wird von einem ganz andern Menschenschlag bewohnt. Dort ist die Heimat der nomadisierenden Beduinen, die mit ihren Herden von Weideplatz zu Weideplatz ziehen und denen Leben und Lebens-

art der Städter eine Greuel sind. Diese Beduinen gehören überdies fast alle der Sekte der Wahhabiten an, deren Oberhaupt der König Ibn Saud ist. Man könnte sie wegen der Strenge der Sitten die Puritaner des Islams nennen. Für sie hat nur die Religion Bedeutung. In ihren Steppen und Gebirgen herrscht nur Allah und der Koran. Er ist ihr Lehr- und Gesetzbuch, nach dem Koran wird ebenso das tägliche Leben geregelt wie die Höhe der Steuern und der Zölle.

Bis vor wenigen Jahren erstreckte sich die Herrschaft der Wahhabiten nur auf Nedschd, das Zentralland von Arabien. Im Küstenland des Hedschas herrschte der Scherif Hussein Ibn Ali aus dem tausendjährigen Geschlecht der Haschemiten, die ihre Herkunft direkt vom Propheten ableiten. Hatte ihm trotz der großen Versprechungen Englands seine Hilfeleistung gegen die Türken auch nicht das Großarabische Reich beschert, so regierte er doch seitdem als König über den Hedschas. Der alte Groß-Scherif war das Gegenteil seines rivalisierenden Nachbars Ibn Saud. Obwohl ihm die heiligsten Orte des Islams, Mekka und Medina, unterstanden, tat er wenig, um seinen Untertanen den Koran näherzubringen. Allerdings war er auch mit Untertanen gesegnet, denen man alles andere eher nachsagen konnte als irgend eine Tugend. Da war es erklärlich, daß auch Scherif Hussein seinen Ehrgeiz darein setzte, den Krämern, Händlern und Wucherern ein Schnippchen zu schlagen und sie trotz ihrer Gerissenheit zu schröpfen. Das tat er auch sehr gründlich, aber die eigentlichen Leidtragenden waren doch zum Schluß die Pilger, denn auf sie wurde letzten Endes alles abgewälzt. König Hussein selbst war ein sparsamer Mann, der nicht nur das Einnehmen, sondern auch das Behalten des Geldes verstand. Das wurde zum Schluß sein Verhängnis. Denn als er die Engländer allzu oft an ihr nicht eingelöstes Versprechen vom Großarabischen Reich gemahnt hatte und schließlich, um sie zu ärgern, mit den Sowjets zu sympathisieren begann, wurde er seinem alten Bundesgenossen lästig. Ein Wink an seinen Rivalen im Nedschd genügte. Kaum sah Ibn Saud, daß England seine schützende Hand zurückgezogen hatte, da ließ er seine Ikhwans gegen den Hedschas aufmarschieren. Jetzt rächte sich die Sparsam-

keit des alten Scherifen. Seine kleine, schlecht ausgerüstete Armee konnte gegen die fanatischen Glaubenskämpfer der Wahhabiten nichts erreichen. So mußte sich König Hussein nach kleinen Rückzugsgefechten auf ein britisches Kriegsschiff zurückziehen und von dort auf die Insel Cypern in die Verbannung gehen. Ibn Saud wurde König der vereinigten Länder Nedschd und Hedschas. Das war im Jahre 1925.

Seither herrscht dort ein strenges Regiment. Ibn Saud und seine Wahhabiten scheinen es sich zum Ziel gesetzt zu haben, alle Laster des Hedschas auszurotten. Das Land wird heute regiert vom Verbot. Es fängt an beim Caféhaus, das ohnehin kein Wahhabite betreten würde. Aber auch die Bewohner des Hedschas sollen von diesem Laster lassen, das die Gläubigen nur auf schlechte Gedanken bringt und von der Verrichtung der vorgeschriebenen Gebete ablenkt. Verboten ist auch das Schachspiel, denn wer sich ihm mit Eifer widmet, versäumt die Stunden des Gebetes. Es ist auch verboten, Musik zu treiben oder anzuhören, Schmuck oder seidene Gewänder zu tragen, zu malen, zu zeichnen, zu tanzen, zu singen, Wein zu trinken, Tabak zu rauchen, kurz alles, was vorher den Bürgern unter Hussein das Leben lebenswert gemacht hatte. Es wurde ihnen verboten, sich den Backenbart zu schneiden und den Schnurrbart lang wachsen zu lassen, denn Mohammed hat gesagt: „Pflege deinen Backenbart und schneide deinen Schnurrbart!" Sogar das Mitbringen von Photoapparaten hat König Ibn Saud neuerdings in einem Ukas den Pilgern verboten. Auch Radioapparate dürfen nicht eingeführt werden. Aber dafür mußte man etwas anderes die längste Zeit einführen: das Trinkwasser. Wöchentlich einmal mußte ein Dampfer Nilwasser aus Ägypten nach Dschedda bringen, denn Dscheddas Brunnen lieferten nur Brackwasser. Wenn man dazu noch bedenkt, daß Dschedda im Sommer 50 und mehr Grad Schattentemperatur hat, dann wird es verständlich, daß unter Europäern ein Aufenthalt in Dschedda gleich hinter der ewigen Verdammnis kommt — insoweit er nämlich nicht ewig dauert — ...

Zu den verschiedenen Eigentümlichkeiten dieses Landes gehört auch seine Währung. Sie hat für den Fremden verschiedene

Tücken. Silber- und Goldwährung stehen nebeneinander. Ein Goldpfund mit dem Kopf der Queen soll den Wert von 20 Silber-Rial haben. Und ein solcher Rial soll gleich 22 Piaster sein. Aber in der Praxis trifft das leider kaum je zu. Wenn man ein Goldpfund wechseln will, bekommt man höchstens 17 bis 18 Rial dafür (Herr, der Silberkurs ist wieder gestiegen!). Will man aber mit seinen Silber-Rials ein Goldpfund einwechseln, dann wird man bei 26 Rials noch einen billigen Kurs bekommen haben (Gott ist mein Zeuge, Herr, das Silber ist stark gefallen!). Nun, so etwas kennt man schließlich auch an andern Plätzen des Orients. Aber mit den Piastern wird die Sache noch komplizierter: Du gehst zum Beispiel in den Suk, den Bazar, und kaufst einen Schal für 22 Piaster. Den kannst Du auch mit einen Rial bezahlen. Gehst Du aber zur Post und verlangst für 22 Piaster Briefmarken, dann wird man dafür zwei Rials fordern. Muß Du aber gar ein Telegramm aufgeben und, sagen wir, der Beamte verlangte wieder gerade 22 Piaster, dann wirst Du für diese 22 Piaster gar 4 Rials hinlegen müssen. Du magst erst meinen, Du wärst irgendwo betrogen worden. Aber das ist gar nicht der Fall. Es waren nämlich jedesmal andere Piaster, wenn Du es auch gar nicht gemerkt haben solltest: Im Bazar rechnet man nach Saudischen oder Suk-Piastern, von denen 22 auf einen Silber-Rial gehen. Die Post rechnet aber nach sogenannten „Offiziellen" Piastern, die eben den doppelten Wert haben. Also bekommt man für 11 von ihnen schon einen Silber-Rial. Das Telegraphenamt aber gar hat Goldwährung, also auch „Goldpiaster". Ein Goldpfund hat 100 Goldpiaster, ein Rial also ungefähr fünf. Piaster ist eben doch nicht Piaster!

So konservativ König Ibn Saud in religiösen Dingen ist, so wenig verschmäht er die Errungenschaften der westlichen Länder, wo sie ihm zweckdienlich erscheinen. Während noch sein Vorgänger König Hussein die Beförderung der Pilger den für diesen Transport sich zuständig fühlenden Harb-Beduinen gegen entsprechende Abgaben überließ, die sie auf ihren Kamelen in mehrtägigem Marsch von der Hafenstadt Dschedda nach Mekka und von dort über Medina wieder nach Dschedda zurückbrachten, hat

König Ibn Saud einen Lastwagentransport eingerichtet. Für diese staatliche Lastwagenbeförderung über die beiden Pilgerstädte muß jeder Pilger zwanzig Goldpfunde bezahlen. Von Dschedda gehen die Lastwagentransporte mit den Pilgern durch die Sandwüste an der Küste und die Steilabfälle hinauf zur Hochebene, wo Mekka und Medina liegen. Je 50 bis 100 Pilger werden von einem der staatlichen Reiseführer, einem Mutauwif, übernommen. Er hat jetzt für sie bis zum Ende ihrer Reise zu sorgen und haftet dem König für jeden Pilger. Andererseits müssen die Pilger ihrem Führer ihr ganzes Geld und ihre Pässe in Verwahrung geben. Er ist der Verwalter, er zahlt für sie die Unterkünfte, das Essen, er bestimmt den Verlauf der Pilgerfahrt, belehrt, wohin zu gehen, wo niederzuwerfen, was zu segnen, was zu küssen ist. Er verteilt nach seinem Ermessen die erforderlichen Trinkgelder, kurz, er erledigt alles. Auf der andern Seite wird keinem Pilger Unterstützung gewährt, wenn ihm Geld oder dergleichen, das er nicht seinem Führer in Verwahrung gegeben hat, gestohlen wird. Am Schluß der Reise rechnet der Reiseführer mit den Pilgern ab. Mit wehmütigem Lächeln verrät mir einer von denen, die jetzt an Land gehen, daß er wohl weiß, daß man dann kaum etwas zurückerhält. Es hat meist „gerade gereicht“ ...

An den Grenzen des Yemen

Mit Südkurs steuert unser Dampfer zwischen den tückischen Korallenriffen aus dem Hafen von Dschedda. Im Abenddämmern scheinen die fernen Höhenzüge des Hedschas über der flachen Küste emporzuwachsen. Vom zarten Violett wandern die Farben bis zum tiefen Schwarz-blau. Wir nehmen Kurs nach dem Yemen.

Am nächsten Morgen war von der Küste kaum mehr ein Strich zu sehen. Ein großer Dampfer kam hinter uns über den Horizont, holte uns ein und zog, wenn auch in ziemlicher Entfernung, an uns vorüber. Es war einer der neuen italienischen Passagierdampfer, die inzwischen zum Truppentransport eingesetzt, zwischen Neapel und Massaua oder Genua und Ostafrika hin und

her pendelten. Am Abend tauchten links von uns bizarre Berge auf, die Farsan-Inseln. Sie sahen nicht einladender aus als all die andern größeren oder kleineren Steinhaufen im Roten Meer, die man Inseln nennt, aber wie so viele andere von ihnen haben sie ihre Geschichte und — machen noch immer Geschichte.

Die Farsan-Inseln gehören zu Asir, dem Land, um das vor einigen Jahren Ibn Saud, König von Nedschd und Hedschas, und der Imam Jahja, König von Yemen, einen Krieg begannen. Auf den Farsan-Inseln soll es Öl geben. Aber damit fängt die Geschichte eigentlich nicht an. Sie beginnt mit den Versprechungen der Alliierten an Italien während des Weltkrieges und betraf die italienischen Kolonialwünsche. Es ist ja heute kein Geheimnis mehr, daß der Ausgang des Weltkrieges auch Italiens Erwartungen betrog und daß seine Kolonialwünsche unerfüllt blieben. Mit dem Erstarken des Faschismus kam auch der Kolonialdrang Italiens wieder zur Geltung. Von der Basis seiner alten Besitzungen konnte es sich nur nach zwei Seiten ausbreiten, ohne direkt und sofort mit seinen alten Verbündeten in Konflikt zu kommen. Entweder in der Richtung auf Abessinien zu oder nach dem Yemen, jenseits des dort sehr engen Meeres. Und anfangs schien Italien den zweiten Weg vorzuziehen.

Im Hochland des Yemens, der Südspitze Arabiens, regiert König Jahja, zugleich Imam, also geistliches Oberhaupt der dort lebenden schiitischen Sekte der Zeidi. Der Imam ist ein alter Gegner der Engländer, die er im Süden seines Landes, im Hinterland der Seefestung Aden als Nachbarn hat.

Hier in diesem Gebirgsland mit Bergzügen in dreitausend Metern Höhe soll einst das Reich der berühmten Königin von Saba gelegen haben. Seine bewaldeten Hänge fangen die nordwärts kommenden Regen auf und sind deshalb die einzig fruchtbaren des Steppen- und Wüstenlandes Arabien. Auf sie allein bezog sich das Wort vom „felix Arabia“, dem glücklichen Arabien. Hier unten an der südlichsten Spitze Arabiens nähert sich Asien noch einmal auf wenige Kilometer dem benachbarten Erdteil Afrika. In Afrika, in Abessinien aber lagen wahrscheinlich die Goldminen der Königin von Saba. Von dort kam das edle Metall, von dort

kamen Gewürze und über Abessinien führte auch der Weg der schwarzen Sklaven über den Yemen nach Vorderasien.

Von den Reichen im Zweistromland von Euphrat und Tigris führten die alten Karawanenzüge am Rande der Wüste entlang über die heutigen Städte Damaskus, Amman, Maan, Medina, Mekka und weiter am Rande des Plateaus bis zum Bab el Mandeb, dem „Tor der Tränen". Dort wo die Insel Perim liegt, dürfte die Straße nach Afrika übergesetzt haben. Viele glauben, daß das der Weg nach „Ophir" war, dem sagenhaften Land, aus dem Salomo Gold und Edelsteine holen ließ. Zwischen diesem Teil der Somaliküste und den Bergen Abessiniens liegen noch heute die Gebiete der Afar-Stämme. Nach ihnen, die allein als Karawanenführer durch ihr Land in Frage gekommen waren, solle diese Straße „Ophir-weg" genannt worden sein. Soweit die alten Sagen.

In den letzten Jahrhunderten standen die Herrscher des Berglandes von Yemen in fast ununterbrochenem Streit mit dem Osmanischen Reich, dessen Oberherrschaft sie nicht anerkennen wollten. Dabei war der Imam Jahja eigentlich der letzte Vasall der Türkei. Er folgte nicht nur nicht den Lockungen der Engländer, als sie ihn genau wie den Scherifen Hussein von Mekka zum Abfall von der Türkei überreden wollten, sondern hielt in seinen uneinnehmbaren Bergen der alten Türkei bis zum Ende des Krieges die Treue.

Nordwestlich vom Yemen liegt das Bergland Asir, an das sich dann weiter der Hedschas anschließt. In seinem südlichen Teile, dem Land um die Stadt Geisan, herrschten dort die Idrisi-Fürsten, ein interessantes Geschlecht. Der Gründer dieser Dynastie war der Marokkaner Sayid Achmed el Idrisi, der vor hundert Jahren nach Mekka zog und dort einen neuen Orden gründete, der alle bisherigen mohammedanischen Sekten ersetzen sollte. Einer seiner Schüler, Sayid Mohammed el Senussi, ging nach Tripolis und gründete dort den Orden der Senussi, der als religiös-politischer Orden in Nordafrika den Kampf gegen die europäischen Mächte führte. Erst nach 1930 gelang es den Italienern, die Macht der Senussi in Tripolitanien endgültig zu brechen. Seitdem lebt

der Groß-Senussi im Exil. Die Idrisis hatten sich inzwischen in Asir niedergelassen und die vorgelagerten Farsan-Inseln in ihren Besitz genommen. Sie waren keine Freunde des Imam von Yemen gewesen, der sie gern unterworfen hätte. Als deshalb Ibn Saud auf seinem Siegeszug durch den Hedschas bis nach Asir gekommen war und Imam Jahja sich gerade anschickte, von der Tahama, der dem Yemen vorgelagerten Küstenlandschaft, her in Asir einzumarschieren, riefen sie Ibn Saud zu Hilfe und unterstellten sich seinem Protektorat.

Der Imam, der zwar nur ein Land vom Bruchteil der Größe des Reichs Ibn Saud beherrscht, in dem aber fast die Hälfte der Bewohner Arabiens leben, war in den ersten zehn Jahren nach dem Weltkrieg einer der entscheidenden Faktoren in Arabien und schien ein ebenbürtiger Gegner Ibn Sauds zu sein. Eine Auseinandersetzung zwischen beiden war unvermeidlich. In dieser Frage hatte der Imam aber die Engländer gegen sich. Erstens, weil er zu keinem Vertrag mit ihnen zu bewegen war, und zweitens, weil er ein Freund Italiens war. Das zweite war in Englands Augen das schlimmere. Denn jede Einmischung Anderer in arabische Verhältnisse betrachtet England nun einmal als ausgesprochen unfair. Arabien ist gleichsam Englands hohler Zahn. Wer darin herumbohrt, bekommt das englische Unbehagen zu spüren. Und des Imams italienische Berater bohrten offensichtlich in diesem Zahn herum.

Bei den Idrisis war inzwischen auch ein Stimmungsumschwung eingetreten. Dabei spielten vielleicht die Farsan-Inseln eine gewisse Rolle. Dort hatte man im Anfang der Zwanziger Jahre Öl vermutet und der Idrisi-Fürst Mohammed hatte der Asiatic Oil Comp. eine Konzession gegeben. Kurz darauf starb er, und sein Sohn Ali verstand es in kurzer Zeit; sich mit aller Welt so restlos zu verfeinden, daß es nur wenige Jahre dauerte, bis er durch eine kleine Revolution, an der irgendjemand interessiert sein mochte, beiseite geschoben wurde und seinen Bruder Hassan an die Regierung lassen mußte. Hassan machte man klar, daß die Asiatic Oil Comp. nicht der richtige Partner für das Öl von Farsan sei. Er kündigte also die Konzession und gab sie der

Anglo-Saxon Oil-Comp. Dafür erhielt er Geld und Waffen, um gegen den Imam zu kämpfen. Das war im Jahre 1926.

Bis zum Jahre 1932 hatten sich die Verhältnisse aber geändert. Die Idrisi waren nicht mehr Feinde des Imams, sondern hatten jetzt ein Interesse daran, aus ihrer Abhängigkeit zu Ibn Saud loszukommen, die ihnen unbequem zu werden begann. Auch die Konzessionen sollten gekündigt werden. Der bald darauf ausbrechende Aufruhr wurde aber von Ibn Saud niedergeworfen. Und diesmal flohen die Idrisi-Fürsten zum Imam von Yemen, der ihnen auch Schutz gewährte. Ein seltsames Puzzle-Spiel, wie so vieles im Orient. In diesen Jahren hatte der Imam seine Armee verbessert, aber auch Ibn Saud war nicht müßig geblieben. Der Krieg lag in der Luft. Man schrieb März 1934. Der Sohn des Imams Jahja, Saif Ahmed, der in Saada, der Hauptstadt des Berglandes Nedschran, landeinwärts von Asir, regierte, hatte während der Revolte der Idrisi das Wadi Nedschran, das die Grenze zwischen Yemen und Asir bildete, überschritten und wollte nicht zurückgehen. Während noch in Abha, einem Ort in Asir, die Vertreter beider Staaten verhandeln, schlägt Ibn Saud blitzschnell zu. In drei Tagen sind seine Truppen an der Küste bis Hodeida und Taif vorgedrungen. Der Imam sieht sich von der Küste abgeschnitten. Seine Freunde können ihm nicht mehr helfen, überdies steht inzwischen das Problem Abessinien schon dunkel am Himmel. Beiden Gegnern wird Mäßigung angeraten. In Taif bei Mekka wird der Frieden geschlossen. Die alten Grenzen werden wieder anerkannt. Ein zwanzigjähriger Freundschaftsvertrag wird vereinbart, die Zollgrenzen sollen fallen. Gegenüber dem Ausland sollen künftig nur noch gemeinsam Beschlüsse gefaßt werden. Die arabische Einheitsfront am Roten Meer scheint Wahrheit geworden zu sein.

Imam Jahja herrscht in seinem Lande noch wie in alten Zeiten nach patriarchalischen Prinzipien. Es gibt nur ein Gesetzbuch: den Koran. Den Fortschritt betrachtet er mit mißtrauischen Augen. Zu Imam Jahjas altbewährten Regierungsmethoden gehört das Prinzip, die Mächtigen des Landes dadurch unschädlich zu machen, daß er sie vor allzu großem Reichtum schützt. Und da

der Koran Gerechtigkeit gegen Arm und Reich verlangt, besteuert der Imam genau so auch seine ärmeren Untertanen. Aber auch er selbst lebt in puritanischer Einfachheit. Er ist kein Freund der Ungläubigen, denen er selten das Betreten seines Landes gestattet. Hätten ihm nicht die Italiener die alten türkischen Spitäler wieder in Ordnung gebracht und Ärzte zur Verfügung gestellt, so würde es wohl heute keine im Yemen geben. Sie sandten ihm auch Ingenieure und Mechaniker, bauten Mühlen und Werkstätten, errichteten sogar dem Imam eine Radiostation in seiner Hauptstadt Sanaa, kurz, fast jede moderne Einrichtung erhielt der Imam von den Italienern. Sogar den Königstitel hat ihm Italien als erste europäische Macht zuerkannt.

* * *

Gurgelnd schmeichelt die ölglatte See um die Bordwand. Das Rote Meer verdient wieder einmal so gar nicht seinen Namen, denn es ist tiefblau und spiegelglatt wie ein Teich. Kein Wellchen kräuselt sich, nur die kleinen fliegenden Fische pfitschen von Zeit zu Zeit wie Steinchen über das Wasser. In Schwärmen jagen sie hoch und fallen nach zehn, zwanzig Metern wieder ins Wasser. Querab liegt eine seltsame Insel: Dschebel Ter. Ein Felsblock, wie von Riesenhand drüben an den Steilwänden der abessinischen Gebirge abgebrochen und hier ins Meer geworfen. Die obere Fläche dieses Steins ist schräg abgeplattet. Dort steht ein kleines Steinhaus und ganz oben ein Leuchtturm. Um die Leuchtturmwächter von Dschebel Ter gehen die seltsamsten Geschichten unter den Seeleuten um. Sie erzählen sich, daß es da oben auf der Steinplatte kein Mensch länger als einige Monate aushält ohne wahnsinnig zu werden. Zum Schluß hätte man den Posten nur noch Verbrechern, die ohnehin zum Tode verurteilt worden wären, angeboten. Aber selbst denen soll zum Schluß ein schnelles Ende lieber gewesen sein als ein weiteres Ausharren in der Gluthölle auf der Steinplatte von Dschebel Ter. Ich weiß nicht, was davon wahr ist. Jedenfalls kann man sich ohne weiteres vorstellen, daß es ein normaler Mensch oben nicht lange mitmacht. Aber auch sonst scheint die Gegend den Seeleuten unheimlich zu sein. Bei

ruhigster See beginnen auf einmal Wellen in Kreisen von einer Stelle auszustrahlen. Dann treten wieder unerwartet rätselhafte Querströmungen auf, die besonders bei Nacht die Schiffe unversehens auf Untiefen und Riffe werfen können. Der Kompaß fängt in dieser Gegend manchmal, besonders um die Mittagszeit, zu tanzen an. Vielleicht sind große Erzlager die Ursache, wie überhaupt vulkanische Arbeit am Grunde des Meeres für manche Erscheinung verantwortlich sein dürfte. Kurz, dem Seemann ist's in dieser Ecke nicht geheuer.

Die Heimat des Mokka-Kaffees

Am späten Nachmittag erreichen wir die Reede von Hodeida. Es ist der Haupthafen des Yemen, aber trotzdem ist die Bezeichnung Hafen stark übertrieben. Wir ankern der Untiefen wegen etliche Kilometer vom Strand entfernt. Die Fracht und die Passagiere, die an Land wollen, müssen in flache Segelboote steigen. Schwarzbraune und tiefschwarze Eingeborene mit unverkennbar negroiden Zügen bedienen die Segel. Ihre Bekleidung besteht meist nur aus einem Schurz und einem Fetzen um den Kopf. Mit den Booten kommen wir bis an die steinernen Wellenbrecher, die den eigentlichen Hafen, ein Bassin vom kaum hundert Metern im Geviert, von drei Seiten abgrenzen. Der ist so seicht, daß muskulöse Neger Fracht und Passagiere — soweit sie bereit sind, dafür ein Bakschich zu geben — auf den Schultern an Land tragen.

Hinter dem Sandstreifen, der auch Hafenplatz heißt, erheben sich die hohen, meist zwei- bis dreistöckigen Häuser Hodeidas. Erker sind hier selten, aber dafür sind die flachen Dächer mit Zinnen und Bogen geziert. Ihre Bauart zeigt südpersischen Einfluß. Die Häuser stehen enggedrängt zusammen und werden landeinwärts von einer schadhaften Mauer umfaßt. In den Bazaren und am Markt Hodeidas tummeln sich viele yemenitische Soldaten zwischen der sunnitischen Bevölkerung. In der Bevölkerung herrscht der starke negroide Typ vor. Die ganze Südwestküste Arabiens ist von Mischblut bevölkert. Die Schuld trägt der

jahrtausendealte Sklavenimport aus dem Innern Afrikas und das Gesetz Mohammeds, das den mit Sklavinnen gezeugten Kindern die vollen Rechte ehelicher Söhne zubilligt. Die schwarzen Sklavinnen wurden schon stets den teuren und weniger reizvollen Frauen des eigenen Landes vorgezogen. So kommt es, daß heute diese Nachkommen des Propheten bis in die Fürstenhäuser hinein schwarz sind und die unverkennbaren Züge von Gallas oder Sudannegern tragen.

Das Altertum nannte dieses Land „Glückliches Arabien". Davon kann man wenigstens hier in der Küstenebene nicht mehr viel feststellen. Wie arm das Land ist, sieht man in seinen Bazaren. Fast nichts von dem Angebotenen bringt das Küstenland selbst hervor, fast alles kommt aus den Gebirgstälern. Das Obst ebenso wie das trinkbare Wasser, das in Hodeida nach Eimern verkauft wird. Um die Stadt herum gibt es nur salziges Brackwasser. Anders liegen allerdings die Verhältnisse im Innern des Landes. Dort sorgt der regelmäßige Regen für eine reiche Vegetation. Von dort kommt auch der berühmte Kaffee, der dem kleinen Hafen Mokha, südlich von Hodeida, zu Weltruhm verholfen hat.

Eine Sonderheit des Yemens sind die yemenitischen Juden. Kleine Gruppen leben im ganzen Lande verstreut. Nur in der Hauptstadt des Landes, in Sanaa, hausen fast 10 000 Juden in einem streng abgeschiedenen Ghetto. Sie sind bei den Yemeniten wenig geachtet. „Yahudi" ist im Yemen ein Schimpfwort. Aber der Imam schützt sie, da er ihre Steuerkraft zu schätzen weiß. Tatsächlich findet sich das meiste Geld im Yemen — außer beim Imam — in den Händen von Juden. Der Imam will aber seine Juden nicht verlieren, die ihrerseits wieder lieber nach Palästina auswandern würden, wohin schon fast 40 000 im Laufe der letzten Jahrzehnte entwischt sind. Das können sich allerdings nur die ganz armen Juden leisten, die nichts zu verlieren haben, denn der Imam beschlagnahmt das Eigentum der ganzen Familie, wenn eins ihrer Mitglieder heimlich auswandert.

Den Besuch von Hodeida kürzt jeder Europäer schon freiwillig möglichst ab. Er wird dabei aber auch noch von den Beamten des Imams erheblich unterstützt, denn Fremde sind, besonders nach

der letzten Kriegsenttäuschung, im Lande nicht gern gesehen, ja man könnte sogar sagen „unerwünscht“. So fällt auch uns der Abschied von Hodeida nicht schwer.

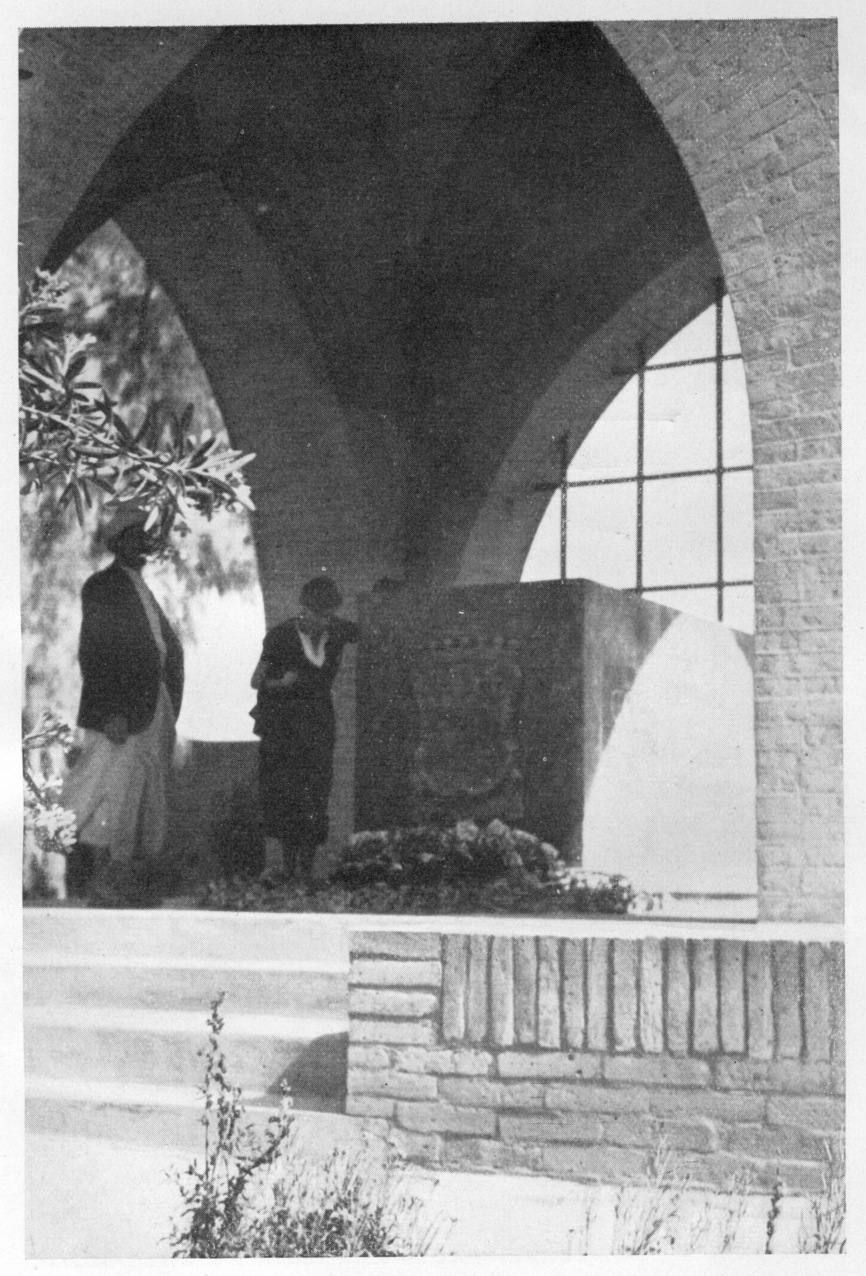
Am Tor zu Abessinien

Gegen Abend kommen wir an einer Reihe größerer und kleinerer Steininseln vorbei. In der Seemannssprache heißen sie die „Zwölf Apostel“. Die kleinste, die wir zuerst erreichen, ist an sich die letzte der zwölf, sie heißt Judas Ischariot. Dann kommen elf andere, jede größer als die vorherige, bis wir endlich die größte, den „Petrus“, erreichen. Ihn krönt ein Leuchtturm, das ist die Fackel, die Petrus trägt.

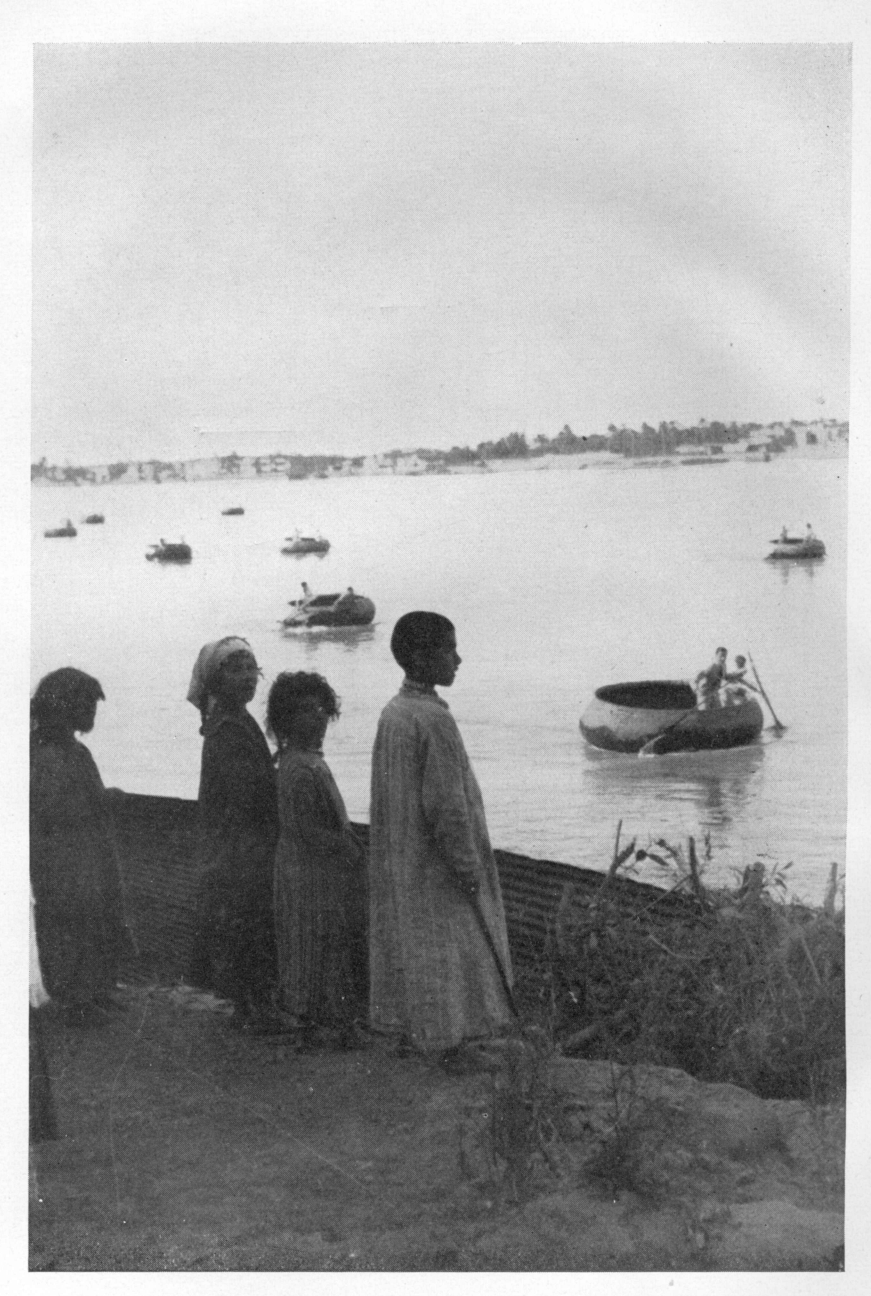
Inzwischen geht die Sonne unter in der unbeschreiblichen Farbenpracht dieses Meeres. Hell-lila-rosa schimmern die Gebirge, blau und gelb glitzert die See. Dann wird es schnell Nacht. Der Halbmond steht wagerecht am Himmel, ein ungewohntes Bild für uns Nordländer. Die Leuchtfeuer sind spärlich. Auch weiß man nie, ob sie alle brennen. Imam Jahja soll schon einmal die Leuchtfeuer an seiner Küste einfach gelöscht haben, als ihm die internationalen Organisationen dafür nichts zahlen wollten. Für seine Segelschiffe brauche er keine Leuchtfeuer, und wenn die andern sie brauchen, dann mögen sie sie auch bezahlen.

So ist die nächtliche Durchfahrt durch das „Tor der Tränen“, die Enge zwischen Südarabien und dem Somaliland auf der afrikanischen Seite, in die sich noch die Insel Perim dazwischenschiebt, nicht einfach, besonders wenn in dunkler Nacht starke Querströmungen laufen. Wie ein grauer Schatten gleitet der dunkle Block der Felseninsel Perim an uns vorüber. Kein Licht kommt aus dem Hafen heraus, denn er liegt völlig verdeckt hinter den hohen Bergen, die die Einfahrt decken. Diese britische Kohleninsel ist zugleich das Gibraltar des Roten Meeres. Hinter Perim weitet sich dann das Meer zum Indischen Ozean.

Am nächsten Morgen sind wir schon in der Bucht von Obok. Rechts liegen kahle Vorgebirge, weit vor uns erheben sich die



Das Grabmal des deutschen Generals von der Goltz-Pascha
auf dem deutschen Kriegerfriedhof in Bagdad.



Kleine Zuschauer beim Guffa-Rennen in Bagdad.

Berge um Harrar. Wir halten Kurs auf den französischen Hafen Dschibuti, der sich in den letzten Jahren zum größten Hafen der französischen Somaliküste entwickelt hat. Rechts und links tauchen die weißen Kämme der Korallenriffe auf, die uns bis in den Hafen begleiten. Ganz flach liegt die Stadt und ihr Hinterland vor uns. Rechts und links zeichnen sich im flachen Wasser zwei Wracks ab. Das größere links ist die „Fontainebleau", die hier 1926 ausbrannte. Die Hafenbaubehörde hat das Wrack jetzt in die neue Hafenmole mit einbezogen, die in Bau ist. Das andere Wrack ist ein alter Raddampfer. In der Zeit, als Frankreich noch mit den Eingeborenen um die Besitzergreifung des Landes stritt, war er mit seiner ganzen Besatzung das Opfer eines nächtlichen Überfalls der Danakil-Krieger geworden.

Auf der Reede von Dschibuti herrscht reges Leben. Ist Dschibuti doch der Ausgangspunkt der einzigen abessinischen Bahn. Vor etlichen Jahren hatten sie die Franzosen den Abessiniern nach ihrer Hauptstadt Addis Abeba gebaut und damit ihren bislang unbedeutenden Hafenplatz Dschibuti, der nur als Kohlenstation für die französischen Ostafrika- und Asiendampfer eine Bedeutung hatte, zu dem Hafen für Abessinien gemacht. Der italienisch-abessinische Krieg brachte der Stadt einen unverkennbaren Aufschwung. Besonders die Zeit seiner Vorbereitung und der ersten Kampfmonate war für die Kolonie eine gute Zeit. Aber auch nach dem Sieg Italiens kann man für noch lange Zeit der Bahn nicht entraten. So ist es nur zu erklärlich, daß der neue Gouverneur eine rege Bautätigkeit entfaltet hat. Nicht nur der Hafen wurde erweitert und ausgebaut. Auch in der Stadt selbst trifft man auf Verschönerungsbauten, Neubauten und Umbauten. Eine neue Sendestation wurde errichtet und auf den umliegenden Hügeln wurden leichte Befestigungen ausgebaut. Sogar Grünanlagen versuchte der Gouverneur, der wirklich sehr ehrgeizig war, zu schaffen. Das ist hier gar nicht so einfach, denn nicht nur die umliegende Steppe, sondern auch Dschibuti hat so gut wie kein Wasser. Das Klima ist so trocken und heiß, daß nicht einmal das sonst im Orient so zahlreiche Ungeziefer gedeiht. Sand und wenige Sträucher sind die ewig gleichförmige Umgebung der Stadt. Und

das Salz. Es wird nicht nur in Salinen aus dem Meer gewonnen, es bedeckt auch wie Rauhreif ganze Strecken der wüstenartigen Steppe.

Das Eingeborenenviertel hat breite, offene Wege und überrascht durch seine verhältnismäßige Sauberkeit gegenüber der andern Seite der Küste. Allerdings kontrolliert die französische Gesundheitspolizei auch jeden Wassertopf, um nur ja der Malaria-Mücke, der Geisel der Menschen im Süden, keine Schlupfwinkel zu lassen.

Die französische Somali-Küste hat kaum ein Hinterland. Es wäre auch wertlos, denn bis zu den fernen Bergen Abessiniens ist alles nur wasserlose Wüste. Einen kleinen Teil dieses Niemandslandes im Norden und einige Steinwürfel im Wasser, die kaum den Namen Insel verdienen, aber den Reiz haben, gerade der britischen Insel Perim gegenüber zu liegen, hat Frankreich Anfang 1935 an Italien abgetreten. Zugleich 20 Prozent seiner Bahnaktien gegen das Versprechen, keine Konkurrenzlinie nach Addis Abeba zu bauen.

Die französische Politik hatte sich um das Hinterland von Dschibuti nie sonderlich gekümmert. Man konnte dort nichts finden und ließ deshalb die Eingeborenen ruhig unter sich. Die schlugen sich mit großer Regelmäßigkeit um die wenigen vorhandenen Wasserlöcher. Dieses Prinzip der absoluten Neutralität war in den letzten Jahren nur ein einziges Mal von einem französischen Kolonialoffizier aufgegeben worden. Das hatte dann zu dem sogenannten französisch-abessinischen Zwischenfall im Januar 1934 geführt, von dem aber später beide Teile nichts wissen wollten. Die Geschichte soll sich ungefähr so zugetragen haben: Im französisch-abessinischen Grenzgebiet entbrannte eines Tages einer der häufigen Kämpfe zweier Stämme um einige Wasserlöcher. Der angegriffene Stamm wandte sich hilfesuchend an den nächsten französischen Grenzposten. Ein erfahrener Kolonialoffizier hätte sich aus diesem Streit herausgehalten. Leutnant Bernard aber, der Kommandant des Grenzpostens, war ein junger Draufgänger, der erst vor wenigen Monaten aus der Kriegsschule gekommen war. Er wollte es sich nicht nehmen lassen, seine Schütz-

linge zu unterstützen. So ließ er das Maschinengewehr auf den Lastwagen werfen und jagte mit seinen 18 eingeborenen Soldaten zu den Quellen. Er kam zu spät, der Stamm war inzwischen schon vertrieben worden. Trotzdem ließ er sich in einen Kampf mit einem hundertfach überlegenen Gegner ein und gab den Befehl zum Feuern. Er selbst bedient das Maschinengewehr, der erste Gurt rasselt herunter. Er faßt zurück, verlangt den nächsten: es ist keiner da. Aus ungeklärten Gründen fehlt der Truppe die nötige Munition. Leutnant Bernard zerstört noch das Maschinengewehr, dann bleibt ihm kaum Zeit, mit der Pistole die ersten Angreifer niederzustrecken. Über seinen verstümmelten Körper rasen die Krieger der Danakil. Man hatte damals diplomatische Verwicklungen erwartet, aber Frankreich war klüger. Man begnügte sich in Paris mit einer Entschuldigung der abessinischen Regierung und blieb im Geschäft. —

Dschibuti hatte während des Krieges eine Hochkonjunktur. Die wenigen Hotels waren überfüllt. Journalisten, Beobachter, Flüchtlinge aus Abessinien, alles drängte sich in der kleinen Stadt zusammen. Und alles machte in Politik. Hier konnte man sich so richtig austoben. Von der ganzen Küste des Roten Meeres, von Suez bis Aden, waren die großen und die kleinen politischen Intriganten hierher geströmt. Hier saßen sie in den Cafés, tuschelten, regten sich auf, beargwöhnten jeden Nachbar. Die unglaublichsten Nachrichten flogen von Tisch zu Tisch, wurden geglaubt und dann wieder dementiert. Es war eine Hochkonjunktur an der politischen Börse.

Unter all den vielen Rassen und Nationen lebt auch seit langem eine deutsche Familie hier in Dschibuti. Unser Landsmann ist der Aufkäufer für die Schafsdärme, aus denen in einer mitteldeutschen Stadt die berühmten Würstchen gemacht werden. Hier unten in Dschibuti und oben in den Bergen von Addis Abeba hat er je einen Betrieb. An die vierzig Somalifrauen und über zwanzig Männer sind an den beiden Orten damit beschäftigt, die roh eingesalzenen Schafsdärme, die in großen Bastballen aus Nah und Fern, von Erythrea, von Sanaa aus dem Yemen, ja sogar aus Madagaskar hier eintreffen, zu säubern, zu prüfen, wieder einzu-

salzen und dann zum Versand nach Deutschland fertig zu machen. Zweitausend Schafsdarme werden täglich gereinigt, jeder ist an die zwanzig Meter lang. Wieviel Millionen Würstchen können da wohl aus einem Monatsversand gemacht werden? Unser Landsmann führt uns durch den Betrieb. Eins kann er nicht verheimlichen: ungereinigte Schafsdärme stinken reichlich! Kein Wunder, denn wenn sie schon an sich keinen Wohlgeruch ausströmen, in der Hitze von Dschibuti, fast unter dem Äquator, bemühen sie sich offensichtlich, darin noch Besonderes zu leisten. Der junge Gehilfe, der beim Auspacken hilft, meint allerdings, er merke davon nichts mehr... Angenehmer ist dafür im nächsten Raum der Anblick der schon gereinigten zartweißen Schnüre. Vor dem kleinen Haus, in dem die kichernden und schnatternden Somalifrauen die langen opalglänzenden Därme durchspülen und abschaben, liegt ein kleiner Garten. In der Sand- und Steinwüste dieses Landes wirklich eine besondere Leistung, die viel Arbeit und noch mehr Wasser kostet.

Natürlich mußten wir auch unsern Landsmann in sein Haus begleiten, wo uns seine Frau und sein flachsblonder Junge begrüßten. Der Junge turnte bei unserer Ankunft gerade von einem Baum herunter, im Arm Peter, seinen Kater. Drinnen in der kühlen Halle bei deutschem Bier und echten deutschen Würstchen gab dann die Hausfrau die Geschichte dieses Katers zum Besten. Er war dem Kleinen zugelaufen und gehorchte ihm, allerdings nur ihm, wie ein Hund. Da er aber sonst eine unangenehme Vorliebe für die nackten Beine der einheimischen Diener bewies, die er biß und kratzte, sollte er eines Tages fortgebracht werden. Also wurde Peter heimlich eingefangen und im Auto viele Kilometer landeinwärts auf eine Farm gebracht. Der Junge war untröstlich und suchte tagelang seinen Peter. Einige Tage später gab es auf einmal ein Freudengeschrei: Peter war wieder da. Er saß auf dem Zaun, ließ aber niemanden an sich heran. Erst als der Junge rief, war er mit einem Sprung auf seinen Schultern. Seitdem waren die beiden erst recht unzertrennlich und so blieb Peter unbehelligt trotz seiner Attacken auf nackte Negerbeine.

In Dschibuti leben nicht viele Weiße. Der gesellschaftliche Verkehr unter den verschiedenen Nationen ist nicht groß. Jeder

lebt nach seiner Art und in seinem Kreis, ohne den andern zu stören. Der neue Gouverneur ist redlich bemüht, auch das äußere Bild der Kolonie harmonischer zu gestalten. Unterdessen schreitet der Ausbau des Hafens rüstig voran. Man hat Piers gebaut und will die Bahn bis an die Schiffe heranbringen. Auf der Reede liegen stets mehrere Dampfer. Trotz der politischen Umwälzung in Abessinien hat Dschibuti seinen Wert bisher bewahren können. Das Wielange hängt allerdings ganz vom guten Willen Italiens ab, denn ohne seine Bahn nach der Hauptstadt des afrikanischen Imperiums ist Dschibuti wieder das Halbwegehaus für Frankreichs Ostasiendampfer, aber nicht mehr. —

DRITTER TEIL

An der Seeräuberküste

Die schmale Einfahrt zum Persischen Golf haben wir eben passiert. Die iranische Küste versinkt langsam hinter dem Horizont, während die Berge der arabischen Halbinsel Oman zu unserer Linken immer flacher werden und dann in welligen Sand übergehen. Der Persische Golf ist ein tückisches Wasser voller Untiefen. Bojen sind besonders an der Seeräuberküste, wie dieser Küstenstreifen Arabiens in alter Erinnerung immer noch heißt, sehr selten. Um so häufiger sind die Sandbänke. Mit halber Kraft schiebt sich der große Frachter vorwärts. An der Reeling steht der Dritte Offizier und mißt unentwegt die Tiefe, um sie zur Brücke hinaufzurufen: „... acht Faden ... siebeneinhalb ..."

Es ist ein Entlangtasten über den ständig sich ändernden Sand. Meist rutschen wir gerade so darüber weg. Die Küste liegt weit ab, sie ist kaum zu sehen, denn sie ist endlos flach. Ragten nicht hin und wieder einige Palmen in die flimmernde Luft und schöbe sich nicht manchmal eine niedrige Hütte zwischen Himmel und Meer, man wüßte überhaupt nicht, daß dort der Fuß festen Boden findet.

Das Wasser des Golfs ist ölig glatt. Erfahrene Leute nennen den Golf den heißesten Platz auf Gottes Erde. Dabei ist das Schlimmste gar nicht diese Hitze von 50 oder 60 Grad im Schatten, sondern die Feuchtigkeit, die Schwüle. Das einzige Zeichen von Leben bilden die Schwärme der fliegenden Fische, die aufflattern, wenn wir herannahen, um dann etliche Meter seitab wieder ins ölglatte Wasser zu sinken. Breite zinnoberrote Streifen durchziehen das Meer. Es sind Unmengen von Fischlaich, die der Bug des Schiffes in ein schaumiges Orange verwandelt. Langsam haben wir uns bis auf die Höhe von Dubai, der Residenz des Sultans von Dubai, herangeschoben. Vorsichtig tastet sich der Dampfer näher an den flachen Strand. Unser Ziel ist nicht zu verfehlen:

eine ganze Flotte von arabischen Seglern erwartet uns schon am vorgesehenen Ankerplatz. Während wir in langsamer Fahrt dieser Stelle zustreben, gleiten bereits die ersten Boote an die Bordwand heran. An der Spitze des gedrungenen Mastes hockt meist ein Neger — ein richtiger Sklave — und hält ein Seil zwischen den Zähnen. Während das Boot am Schiff entlanggleitet, erfaßt der Neger blitzschnell die Gelegenheit, da die Mastspitze des schlingernden Bootes der Bordwand ganz nahe kommt, und zieht sich mit affenartiger Behendigkeit an der Reeling hoch. Zwei Griffe, das Tau ist verknotet und wenige Augenblicke später entern schon die ersten abenteuerlichen Gestalten an Bord. Ehe wir es recht erfassen, haben schon fünf, zehn solcher Boote sich festgehängt und hunderte von Arabern und Negern wimmeln über die Decks. Beim Anblick dieses Manövers muß man unwillkürlich an den Namen dieser Küste denken. „Seeräuberküste" heißt sie noch heute auf allen Karten. So mögen wohl noch die Väter mancher dieser flatternden Burnusmänner fremde Schiffe in weniger friedlicher Absicht geentert haben, als es heute ihre Söhne tun. Aber auch diese Söhne sind keineswegs immer nur friedfertig. Noch heute wäre es keinem Fremden zu empfehlen, das Land ohne ausdrückliche Erlaubnis des regierenden Sultans zu betreten. Es ist ein Land, wo noch Sklaverei nach Recht und Gesetz herrscht und die einzelnen Sultane und Scheikhs uneingeschränkt herrschen können. Nur England hat hier verschiedene Freundschaftsverträge abgeschlossen. Von Zeit zu Zeit kommt der britische „Resident", Vertreter der britischen Krone im Persischen Golf, mit einem Kanonenboot zu einem kurzen Höflichkeitsbesuch herüber. Dann ballern ihm zu Ehren einige alte Mörser am Sultanspalast ihren Salut, der Sultan macht in großer Gala seinen Besuch und am Abend kommt der Resident zum Gegenbesuch in den Sultanspalast. Dann werden Hammel geschlachtet und ein großes Fest findet anläßlich der wieder gefestigten Freundschaft statt. Wenn diese Freundschaft auch nicht ganz so platonisch ist, wie sie vielleicht dem oberflächlichen Beobachter scheinen mag, so verteilen sich doch die Vorteile gleichermaßen auf beide Teile. Die kleinen Herrscher wissen die Freundschaft und den Schutz Englands, das ihnen so gut wie nie

in ihre innern Verhältnisse hineinredet, wohl zu würdigen. Für England hingegen ist der Weg nach Indien und die Sicherheit seiner Öltransporte aus dem Persischen Golf so wichtig, daß es schon zu einer Zeit, als die iranische Karte noch ganz sicher schien, sich auch den arabischen Trumpf sicherte. Die Zeit hat England recht gegeben. Das Kaiserreich Iran hat sich unter der energischen Herrschaft Schah Pehlewis in den letzten Jahren immer mehr vom britischen Einfluß freigemacht. Ja es kam sogar zu ernsten Differenzen zwischen beiden Staaten. Ölverträge wurden gekündigt, britischen Fliegern wurde das Überfliegen iranischen Bodens untersagt. Englands Verbindung nach Indien wäre in Gefahr gewesen, hätte es nicht schon seit langer Zeit auf der andern Seite des Golfs vorgearbeitet. So aber wurden die Flugplätze der Imperial Airways einfach auf arabisches Gebiet verlegt. In Koweit, Bahrein, Katar und an der Seeräuberküste in Sharjah, nördlich von Dubai, wurden neue Flugplätze errichtet und die Fluglinie von Basra nach Karachi von iranischem Gebiet auf arabisches gelegt. So beginnt dieser Küstenstreifen, den vor wenigen Jahren außer den Geographen nur wenige Schiffskapitäne genauer kannten, eine Bedeutung zu gewinnen, die allerdings seinen Bewohnern noch nicht klar geworden sein dürfte. Sie leben ihr gewohntes primitives Leben, in das anscheinend von Europas Fortschritten bisher nur das Grammophon und der Reißverschluß einzudringen vermochten.

Ich war anfangs erstaunt über den Eifer, mit dem sich die einheimischen Bootsleute zum Ausladen unserer geringen Fracht für Dubai drängten. Die wenigen Zentner Zucker, die hier gelöscht werden sollten und die nachher wahrscheinlich doch als Schmuggelware über irgend eine Grenze gehen würden, hätten mit dem zehnten Teil der Boote, die inzwischen wie Trauben am Dampfer hingen, an Land gebracht werden können. Aber die Lösung des Rätsels lag anderswo. Kaum waren die Leute an Bord, da brachten ihre Schwarzen Eimer und Kannen angeschleppt und verlangten Trinkwasser. Trinkwasser ist hier ein rarer Artikel. Die wenigen Quellen der flachen Küste geben nur Brackwasser. Deshalb fordern die Stauer als zusätzlichen Lohn Trinkwasser. Ver-

weigert ihnen ein Kapitän die Abgabe, so wird ihm einfach seine Ladung nicht abgenommen und er kann unverrichteter Dinge weiterdampfen. Andererseits ist das Trinkwasser, noch dazu in den Mengen, wie es diese zwanzig oder dreißig Boote in den Stunden des Ausladens ohne Unterbrechung wegschleppen, auch für einen großen Dampfer nur schwer zu entbehren, denn der Kapitän kann in den nächsten Wochen für sein Schiff nirgends mehr gutes Trinkwasser nachfüllen. Zum Glück sind die Stauer von Dubai nicht allzu verwöhnt. So merken sie nicht, daß an ihrer Pumpe statt des Trinkwassertanks der ebenfalls mit Süßwasser gefüllte Trimmtank angeschlossen ist. Höchstens könnten sie sich im stillen über die schwer verständliche Freigebigkeit des Kapitäns wundern. Aber das würden sie sich nicht merken lassen.

Die Stauer von Dubai können nämlich auch sehr rabiat werden. Einige Monate, ehe wir an diese Küste kamen, hatte der Verladeoffizier eines andern Dampfers einen der Stauer beim Stehlen erwischt und ihn kurzerhand in eine Kammer eingeschlossen. Damit hatte er aber eine richtige Revolte verursacht. Binnen zehn Minuten war auf dem Dampfer die Hölle los. Die Stauer, die als erstes sofort die Arbeit eingestellt hatten, fanden schnell ihren Mann und befreiten ihn ohne große Umstände. Damit gaben sie sich aber noch nicht zufrieden, sondern suchten nun den Verladeoffizier, der den Dieb erwischt und eingesperrt hatte, um ihn an Land zu schleppen. Die Besatzung des Dampfers stand diesem plötzlichen Überfall machtlos gegenüber und mußte sich vor der drohenden Übermacht in die innern Schiffsräume zurückziehen. Erst nach langen Verhandlungen zwischen dem Schiffsagenten, den die Stauer zu ihrem Sprecher gemacht hatten, und dem ebenfalls eingeschlossenen Kapitän konnte die wütende Menge beruhigt werden. Der Verladeoffizier mußte allerdings verschwunden bleiben, bis der letzte „Seeräuber" von Bord war. Er dürfte wohl auch kaum mehr nach Dubai gefahren sein.

Bei uns waren die Leute von Dubai allerdings friedlich, denn es gab ja genug Wasser. Überdies ist unser Zweiter, der im Nebenamt auch als Schiffsarzt tätig ist, bei ihnen hoch angesehen, weil er einmal einen Stauer, der sich den halben Kopf skalpiert hatte,

wieder zusammengeflickt hatte. Seither ist sein Ruf als „Hakim", als Arzt, unübertrefflich. Berühmt ist auch sein „schmerzloses Zahnziehen". Sein erster Patient war einer der braunen Bootsleute, der ihn eines Tages bat, ihm einen Zahn zu ziehen, aber schmerzlos! Wer weiß, woher er dieses Wissen hat. Jedenfalls war der Zweite auf einen solchen Sonderwunsch nicht vorbereitet, aber er wußte sich zu helfen. Er ließ den Mann mit Essigsaurer Tonerde gurgeln und zog ihm dann herzhaft den Zahn —. Der Patient war von dieser Methode restlos begeistert, und es war noch keine Stunde vergangen, da brachte schon einer der schwarzen Sklaven einen Teppich als Sonderhonorar für den großen Hakim ...

Der Streit um das „Flüssige Gold"

Mit halber Fahrt schiebt sich unser Dampfer durch das tückische, erstaunlich flache Wasser dieses Golfs. Bojen sind hier noch selten. Sah doch der Persische Golf bis vor wenigen Jahren fast nur die Öltanker, jene seltsamen Schiffe, deren Schornstein hinten am Heck sitzt und um die jeder Seemann nach Möglichkeit einen Bogen schlägt, durch sein stilles Wasser ziehen. Erst in den letzten Jahren sind neue Gäste im Golf aufgetaucht. Außer der deutschen Hansa-Linie, die allerdings schon zu den älteren Stammgästen gehört, sieht man jetzt auch Italiener, Schweden, neuerdings auch Japaner mit ihren Frachterlinien den Golf aufsuchen. Seit Schah Pehlewi neben andern Reformwerken die Verbindung des zwar fruchtbaren, aber nur nach Rußland offenen Nordens mit dem am Persischen Golf gelegenen Hafenstädten in Angriff nehmen ließ, steigt der Verkehr dorthin sichtlich an. Nord- und Süd-Iran sind durch mächtige Gebirgsketten getrennt. Nord-Iran mit der Hauptstadt Teheran ist nur nach dem Kaspischen Meer, also nach Rußland, offen. So ist es erklärlich, daß Rußland seit je diesen Teil Irans wirtschaftlich in der Hand hatte. Jede Ausfuhr hing von dem Wohlwollen des Nachbarn im Norden ab.

Der südliche Teil Irans konnte sich aus dem gleichen Grunde bis vor wenigen Jahrzehnten manche Freiheit gegen die zentrale

Regierung in Teheran herausnehmen. Der Schah war weit und die Gebirge waren hoch. Dafür hatte sich hier im Süden seit dem Anfang des Jahrhunderts eine andere Macht ausgebreitet, ein Staat im Staate: die große britische Ölgesellschaft, die „Anglo-Iranian-Oil-Company", kurz „AIOC" genannt. Ihre Geschichte ist die Geschichte des Öls im Vordern Orient:

Um die Jahrhundertwende regierte in Persien Schah Nasr-ed-Din. Es war die Zeit, in der Persien, einst der mächtigste Staat des Vordern Orients, auf der tiefsten Stufe seiner Machtlosigkeit angekommen und nur noch ein Spielball der Interessen seiner beiden Nachbarn, Rußland im Norden und England im Südosten, war. Dabei schien nur noch die Rivalität der beiden Mächte das Eigenleben dieses Staates zu gewährleisten. Es war zugleich die Zeit der ersten Machtkämpfe um das Öl. Im Gegensatz zu Amerika und Rußland verfügte England auf seinen eigenen Territorien über fast gar keine Ölvorräte. Dafür wußte es sich aber sowohl in der Transportfrage, wie auch in der Finanzierung von Ölgesellschaften in fremden Gebieten eine entscheidende Stellung zu verschaffen. In diesem ersten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts hatte ein kanadischer Sonderling durch eingehende Forschungen den Ölreichtum Südpersiens festgestellt. Es war der Ingenieur William Knox d' Arcy, ein früherer Goldsucher. Er wußte sich auch durch sein vertrautes Verhältnis zum Schah im Jahre 1901 eine Ölkonzession für 66 Jahre zu verschaffen. Diese Konzession gelangte wenige Jahre später auf nie ganz geklärte Weise in die Hände englischer Regierungs- und Finanzkreise. Die nächste Folge war die Gründung der „Anglo-Persian-Oil-Company" im Jahre 1909. Vom Tage der Gründung bis heute ist der Hauptanteil der Aktien dieser Gesellschaft in britischen Regierungshänden.

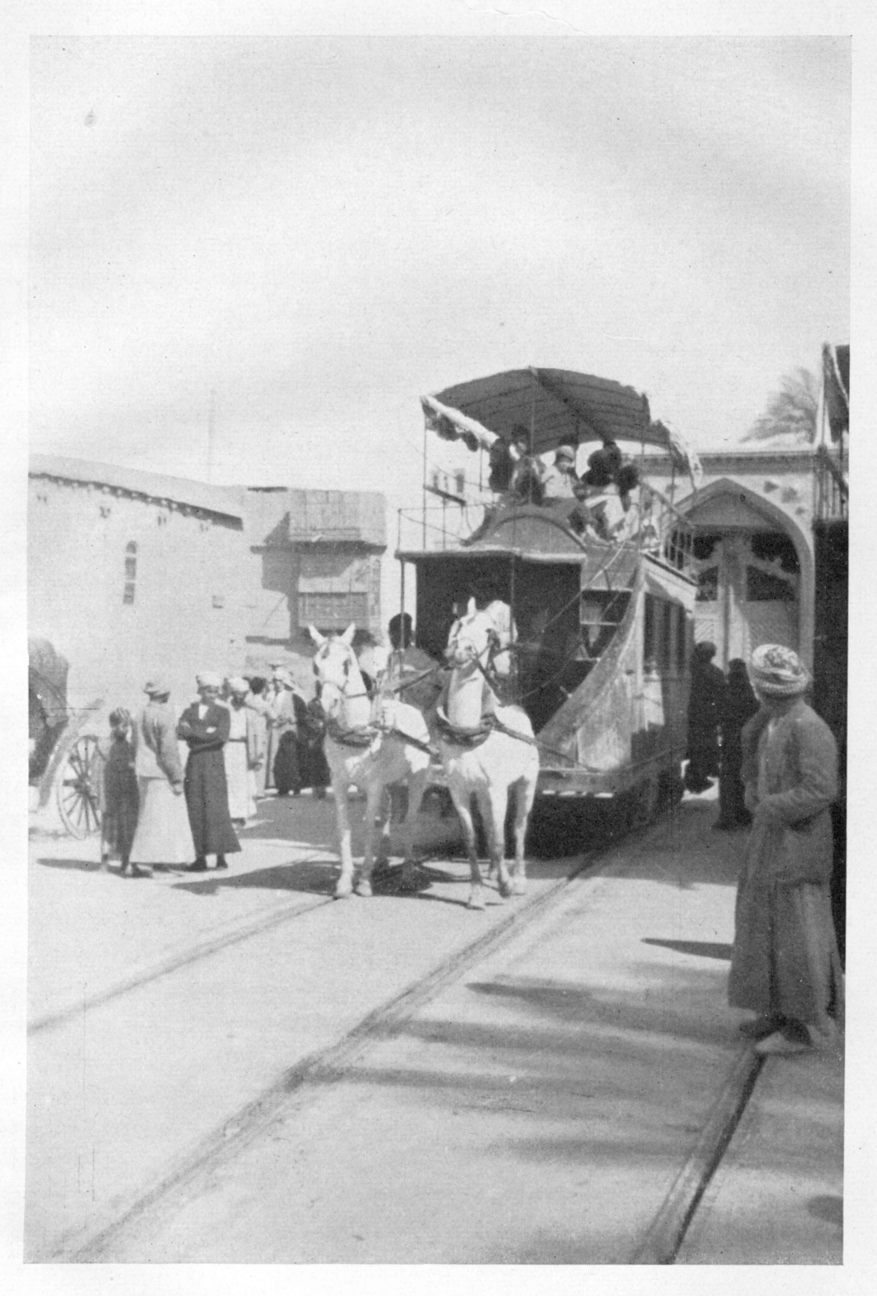
Die Gesellschaft, hinter der die ganze Macht des britischen Empires stand, breitete sich in dem Persien der Vorkriegszeit (das Land führt seit 1935 wieder den alten Namen Iran) ungehindert aus. Erst der neue Herrscher, Schah Pehlewi, begann ihre Rechte und ihren Einfluß zu beschneiden. Die Differenzen zwischen der Gesellschaft und der Regierung in Teheran verschärften sich schließ-

lich derart, daß es zur Aufkündigung der Konzession kam. Im April 1933 kam dann ein neuer, für den Iran wesentlich günstigerer Vertrag zustande. Dieser Kampf, hinter dem nicht zuletzt das amerikanische Ölkapital stand, fand in der Folgezeit seine Fortsetzung an allen Ufern des Persischen Golfs.

Da liegt fast in der Mitte des Persischen Golfs die Inselgruppe Bahrein. Auf ihr herrschte ein arabischer Scheikh solange ziemlich unbeachtet, bis auf den Inseln Öl nachgewiesen wurde. Sofort setzte dort ein Wettlaufen der beiden großen Ölkonzerne, der britischen „AIOC" von der andern Seite des Golfes, und ihrer amerikanischen Konkurrenz, der sie eben in Iran ein Gefecht geliefert hatte, der „Standard Oil of California", ein. Der britische Major Holmes, der die Interessen der Standard Oil vertrat, machte das Rennen und erhielt die Konzession. Das Ergebnis war die Gründung der „Bahrein Petroleum Comp.", deren Anteile sich zu halb und halb in den Händen der „Standard Oil of California" und der „Texas Oil Corp." befinden. Man fördert schon seit einigen Jahren nicht unerhebliche Mengen Öl und hat jetzt eine eigene Raffinerie auf der Insel errichtet. Diese Gesellschaft ist zwar rein amerikanisch, aber England wußte sich auf andere Weise zu helfen. Es veranlaßte den Scheikh der Insel, den Engländern das Protektorat über sein Land anzutragen. Obwohl Iran Hoheitsansprüche auf die Inselgruppe erhebt, erklärte sie England zum Protektorat und errichtete auf der Hauptinsel eine große Flottenstation. Damit hat auch das Öl der amerikanischen Gesellschaft aufgehört, im Ernstfall einem andern, als dem englischen Interesse zu dienen.

Inzwischen waren die Öl- und Konzessionssucher der verschiedenen Gesellschaften nicht müßig geblieben. Major Holmes und die Standard erwarben auch auf dem arabischen Festland in der Provinz El Hasa, die König Ibn Saud untersteht, eine Konzession und sollen inzwischen auch schon fündig geworden sein. Auch im Sultanat von Koweit versuchten sie ihr Glück. Öl gab es zwar auch da, aber beim Sultan trafen sie zugleich auf ihre alten Konkurrenten, die Leute der „AIOC". Der Sultan von Koweit wollte das Geschäft besonders gut machen und spielte immer

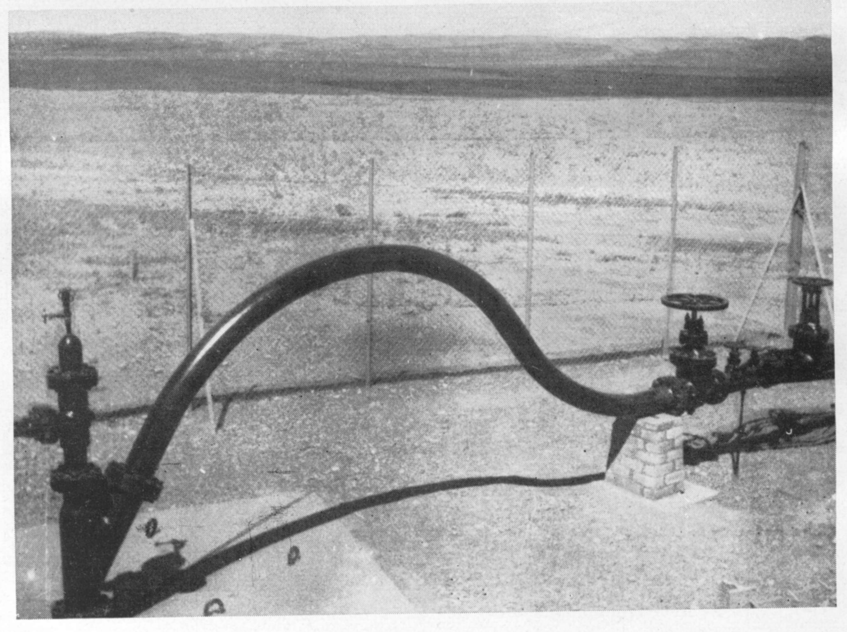
wieder die beiden Konkurrenten gegen einander aus. Zum Schluß war er aber doch der Dumme, denn Major Holmes von der Standard und Mr. Chisholm von der „AIOC" setzten sich zusammen und gründeten gemeinsam die „Koweit Petroleum Comp.". Jetzt konnten sie dem Sultan diktieren und der mußte wohl oder übel mitmachen, denn andere Konkurrenten wurden überhaupt nicht herangelassen. Dieselben Gesellschaftsgruppen wußten sich in der letzten Zeit auch an verschiedenen andern Plätzen der Ostarabischen Küste Bohrkonzessionen zu beschaffen, unter anderm auf den Halbinseln Quatar und Oman. Zum Teil sollen ihre Bohrungen auch schon Erfolg gezeitigt haben. Allerdings kann dieses Öl noch keine Rolle am Weltmarkt spielen. Dafür fördern aber all diese Konzessionen eine andere Entwicklung, die, wenn sie auch nebenher läuft, zu ihrer Zeit eine überragende Bedeutung erhalten kann. Die Länder des Vordern Orients sind meist erschreckend arm. Bis zu vier Fünftel des Bodens hat oft die Wüste weggefressen. So ist es verständlich, daß auch die Herrscher dieser Länder stets in Geldnöten waren. Dieser Zustand erfährt nun seit einigen Jahren eine gewaltige Änderung. Durch den Konkurrenzkampf der verschiedenen Ölgesellschaften wurden die Konzessionen zu beachtlichen Geldquellen für die Regierungen der betreffenden Staaten. Die guten Zeiten, in denen man die wirklichen Besitzer des Landes mit Trinkgeldern für die Entnahme des „Flüssigen Goldes" abfinden konnte, sind endgültig vorüber. Dafür hatte schon meist die liebe Konkurrenz gesorgt. Heute sind die Einnahmen, die die betreffenden Staaten von den Ölgesellschaften beziehen, schon ganz beträchtlich und in fast allen Fällen die größte, jedenfalls aber die bequemste Einnahmequelle. Die Staaten aber nutzen die Gelder und wissen sich in zunehmendem Maße unabhängig zu machen. Die Aufrüstungen dieser Länder werden heute zum Großteil mit solchen Regalien finanziert. So können es am Ende gerade die Nutznießer der Unfreiheit sein, die diesen Staaten wieder zur Freiheit verhelfen.



Die Pferdebahn von Kasimen erfreut sich immer noch großer Beliebtheit.



Die Pipe-line wird gebaut.
Wo der steinige Boden Widerstand leistete, mußten Sprengungen helfen.



Eine Oelquelle auf den Feldern von Kerkuk im Irak.

Zu den Quellen des Öls

Der großen Tat Reza Schah Pehlewis, Nord- und Süd-Iran wieder fest zu verbinden und beiden den Weg zu den Weltmeeren zu öffnen, dient als wichtigstes Bindeglied die Transiranische Bahn, die den neuen Hafen Bender Schah am Kaspischen Meer über Teheran quer durch die bisher unüberwindlichen Gebirge Mittel-Irans mit dem Persischen Golf verbindet, wo die Bahn wiederum in einem neuerbauten Hafen, Bender Schahpur, endigt. Allein schon dieser Bahnbau ist ein großartiges Werk neuzeitlicher Technik. Muß er doch ein gewaltiges Felsengebirge in mehreren hundert Tunnels überqueren, um dann im Süden in eine Ebene zu steigen, deren Schwemmland keinem Bahndamm die nötige Festigkeit gibt. Wenn die winterlichen Regen mit ihrer ungeheuren Wucht herunterrauschen, schwemmen sie alle künstlichen Hemmnisse fort. Trotz all dieser Schwierigkeiten wurde die über 1400 Kilometer lange Bahnlinie nach achtjähriger harter Arbeit im August 1938 vollendet. Die verschiedenen Teilabschnitte der Bahn wurden einer ganzen Reihe von Gesellschaften übertragen, so daß fast alle technisch führenden Völker mit diesem Bau verbunden sind. Und doch ist er eine rein iranische Nationaltat. Schah Pehlewi, der diesem Bahnbau sein besonderes Interesse widmete, hatte erreicht, daß die Bahn ohne jede Beanspruchung ausländischen Kapitals erbaut wurde. Schon 1925 hatte er zur Finanzierung des Unternehmens eine Tee- und Zuckersteuer eingeführt. Später wurde auch noch der Großteil der Einnahmen aus den Abgaben der Anglo-Iranian Oil Comp. zur Finanzierung herangezogen. Die unermüdliche Energie des Schahs hat nun dieses Werk zu einem glücklichen Abschluß geführt. Jetzt ist Nord- und Süd-Iran zum erstenmal verbunden, von jetzt an können die reichen Nordprovinzen das bisherige russische Abnahmemonopol sprengen und ihre Produkte über das Meer im freien Handel absetzen, während die Güter Europas und Asiens auf demselben Weg in das Land strömen können. Dabei wird besonders dem neuen Hafen Bender Schahpur im Rahmen der künftigen Wirtschaftsentwicklung eine wichtige Rolle zufallen.

Der Hafen liegt in einer langen schmalen Bucht, etliche Meilen landeinwärts. Der kleine Dampfer des iranischen Lotsen erwartet uns an der Flußmündung. Die Fahrt flußaufwärts dauert mehrere Stunden. Land und Meer haben sich hier anscheinend eben erst getrennt, denn auch das Festland hinter den völlig flachen Ufern erhebt sich kaum über den Meeresspiegel und ist nahezu vegetationslos. Dann kommen endlich die wenigen Häuser von Bender Schahpur über den Horizont herauf. Ein hölzerner Pier ragt weit genug in den Fluß, um auch unserm großen Frachter das Anlegen zu ermöglichen. Abgesehen von den Hafenanlagen in Basra und Abadan — letztere dienen jedoch allein den Bedürfnissen der „AIOC" — hat Bender Schahpur als erster Hafen des Persischen Golfs einen Pier für Hochseeschiffe erhalten. Die hier endende transiranische Eisenbahn sendet sogar einen Strang bis zum Ende des Piers, so daß die Dampfer ihre Fracht direkt auf die Eisenbahnwagen umladen können. Die zukünftige Stadt Bender Schahpur ist in ihren Anfängen wenige Jahre alt. So gibt es hier auch einstweilen nur Zweckbauten: ein Zollhaus, lange Reihen von Lagerschuppen, die Gebäude der Eisenbahnstation, einige Bungalows der höhern Hafenbeamten, ein Rasthaus und dann ein ganzes Viertel einfacher Hütten, in denen die Arbeiter mit ihren Familien hausen. Personenverkehr ist auf diesem Teil der neuerbauten Strecke, die bislang fast nur dem Frachtverkehr von und zu den Dampfern zu dienen hat, noch selten. Als wir deshalb kurz nach unserer Ankunft von dem Kommandanten eines Militärgütertransportes ein Angebot erhalten, mit seinem Zug nach Ahwaz zu fahren, nehmen wir diese Gelegenheit dankend wahr, denn der nächste Personenzug wäre erst zwei Tage später gefahren. Noch größer wird unsere Freude, als wir feststellen, daß der für die Offiziere des Transports mitgeführte Personenwagen ein neuer deutscher D-Zug-Wagen ist. Der iranische Oberst sorgt auch während der mehrstündigen Fahrt nach Ahwaz, der Hauptstadt der südiranischen Provinz Khuzistan, für unser Wohlergehen, indem er uns durch seine Ordonanzen mit Tee und Gebäck versorgen läßt.

Der Weg zu den südiranischen Ölfeldern führt von hier mit

der Bahn bis Ahwaz. Dort schneidet die neue Bahnlinie die von der „AIOC“ für ihre eigenen Bedürfnisse geschaffenen Verkehrswege, die die Verbindung zwischen ihren Ölfeldern in Masjid-i-Suleiman und Haft Kel und den Raffinerien in Abadan herstellen. Die großen Öllager, die zu den reichsten der Welt gehören, liegen mehrere hundert Kilometer nordwärts von Bender Schahpur in dem Hügelland, das der Ausläufer der großen Gebirge Mittel-Irans ist. Das Tal von Masjid-i-Suleiman ist ihr Mittelpunkt, obwohl neuentdeckte Lager östlich und südlich davon noch größere Reichtümer versprechen. Von dort wird das zum Teil vorbehandelte Rohöl durch Leitungen, sogenannte „Pipe-lines“, über Ahwaz gepumpt, wo sich die Leitungen des zweiten großen Ölfeldes, des von Haft Kel, mit denen von Masjid-i-Suleiman verbinden, um dann gemeinsam den letzten Teil der Strecke bis Abadan zurückzulegen. Mehrere, auf die Strecke verteilte Pumpstationen sorgen für den notwendigen Druck des durchfließenden Öls, um die erforderliche Durchflußgeschwindigkeit des zähflüssigen Rohöls aufrechtzuerhalten. Abadan, das Ziel der schier endlosen Rohrschlangen, entstand nur um des Öls willen und lebt nur vom Öl. Es ist die reine Stadt des Öls. Hier stehen die großen Raffinerien der Gesellschaft, die jährlich bis zu zehn Millionen Tonnen Öl mit ihren Tankschiffen in alle Welt versenden. Der unendliche Reichtum der Felder, die außerordentlich günstige Vertragskonzession des früheren Herrschers von Iran, Schah Nasr-ed-Din, die allerdings Reza Schah Pehlewi inzwischen annullierte und dadurch das Land wesentlich stärker an dieser Schatzhebung beteiligen konnte, und das von Jahr zu Jahr besser werdende Weltgeschäft in Öl haben die Gesellschaft in den Stand gesetzt, große Gewinne zu erzielen. Sie wandte jedoch auch große Summen für den Ausbau der Anlagen, der Verkehrsverbindungen von den Feldern zur Küste und für die Unterbringung ihrer Angestellten und ihrer Arbeiter auf.

Im Gebiet ihrer Konzession liegt ein dichtes Verkehrsnetz in den Händen der Gesellschaft. Drei, ja vier verschiedene Verbindungsmöglichkeiten hat sich die AIOC zwischen ihren Feldern und den Werken in Abadan geschaffen. Ihre Flugzeuge befliegen

täglich die ganze Strecke. Last- und Personenwagen bewältigen in der trockenen Jahreszeit den Großteil des beträchtlichen Verkehrs, der im Dienste der Gesellschaft entlang der Ölleitung führt. In der Regenzeit, wenn die Wege nicht befahrbar sind, übernehmen Boote und Raddampfer der Gesellschaft, die sonst meist Material befördern, auch den Personenverkehr. Sie befahren den breiten Karun-Fluß von Khorramschar, wie seit einigen Jahren das frühere Mohammerah heißt, und von Abadan aus bis Dahr-i-Kazinah, von wo der letzte Teil der Strecke in die Berge von einer Kleinbahn überwunden wird. Wer für die Fahrt von Abadan nach den Ölfeldern den Dampfer benutzen muß, braucht fast zwei Tage für diese Reise, da der Karun eine starke Strömung hat. Mit dem Auto kann er die Strecke schon in acht bis zehn Stunden bewältigen, mit dem Flugzeug in einer.

Der AIOC-Vertreter, der uns in Ahwaz am Bahnhof erwartete, brachte uns zu einem der Bungalows der Gesellschaft. Es war eins jener im indischen Kolonialstil erbauten ebenerdigen Häuser, die die Engländer aus ihrer jahrhundertealten Kolonialerfahrung heraus geschaffen haben und die man überall dort trifft, wo Englands Söhne in südlichen Ländern leben müssen. Wenn man die Unterkünfte der meisten andern Europäer im Orient kennt, muß der selbstverständliche Luxus dieser Häuser immer wieder verblüffen. Hier im Süden Irans hat die AIOC im weitesten Maße die Sorge für ihre Angestellten selbst übernommen. Sie baut ihnen die Bungalows, richtet sie ihnen sogar ein, stellt die Diener und den Koch. Auch alle Nahrungsmittel werden durch die Gesellschaft zu einem besonders billigen Preis geliefert. Diese Sorge geht soweit, daß die Gesellschaft sogar ihr Selterwasser selbst im Lande herstellt und auf Flaschen füllt, da sonst ein ziemlich hoher Zoll darauf wäre. Klubhäuser, Tennisplätze, Schwimmbassins sind für einen Angestellten der AIOC — allerdings nur wenn er Engländer ist — eine Selbstverständlichkeit. So leben hier zwei Kulturen im krassesten Gegensatz nebeneinander. Mitten zwischen dem fast unberührten Bauern- und Nomadenvolk, das an seinen traditionellen Lebensgewohnheiten durch die Jahrhunderte festgehalten hat, liegen wie Inseln die

Niederlassungen der Ölgesellschaft, mit allem „Comfort", allen Errungenschaften Westeuropas.

Wir fahren mit einer der großen Buick-Limousinen, die selbst bei sehr schlechtem Wetter noch die dann völlig aufgeweichten Wege bewältigen, von Ahwaz zu den Ölfeldern. Ölfelder: da denkt man an Ölpfützen, Gas, Gestank, hunderte von Bohrtürme, die kreischen und von schmutzigen Gestalten umringt sind. Ich war deshalb leicht verwundert, als mich unser Gastgeber in Ahwaz bei der Übermittlung der Einladung des Direktors der Felder diskret daran erinnerte, den Abendanzug nicht zu vergessen. Einen Smoking für die Ölfelder? Was sollte man damit zwischen Wellblechbaracken und Wildwestverhältnissen? —

Zeitig am Morgen brechen wir auf. Smoking und Abendkleid fehlen nicht in unserm Gepäck, das in einem kleinen Anhänger verstaut wurde. Ein Geologe aus Neuseeland begleitet uns. Die Regenzeit ist zwar schon zu Ende gegangen, aber in der letzten Nacht war noch einmal Regen gefallen. So kommt es, daß wir oft große und kleine Bogen fahren müssen, denn die tiefen Fahrspuren anderer Wagen, die gleich uns entlang der Pipe-line gefahren sind, sind noch schlammig und voll Wasser. Einmal sitzen wir auch richtig eine gute halbe Stunde fest, als unser Fahrer, der aus Prinzip zu faul ist, einen niederen Gang einzuschalten, wieder einmal eine besonders tiefe Pfütze im Fünfkilometertempo und dabei im direkten Gang nehmen will. Wir alle müssen aussteigen und auf dem Feld Steine zusammensuchen, aber der Fahrer hat auch seine Strafe weg, denn die Steine muß schon er selbst unter den Wagen legen. Und so sehr er sich auch sträubt, zum Schluß sieht man seiner gepflegten langen Hose doch die schlammige Umgebung an. Aus Ärger jagt er dann durch die nächsten Pfützen, daß das Wasser hoch über den Wagen spritzt und es erst einer ernsthaften Verwarnung unseres Begleiters bedarf, um ihn wieder zu gesittetem Fahren zu bewegen. Der Weg geht immer an der Ölleitung entlang. Die Rohre, von denen stets drei oder vier parallel nebeneinander liegen, ziehen sich hier in der Ebene meist unter der Erde hin. Den Verlauf der Leitung erkennt man nur an den beiden niederen Erdwällen, die rechts

und links von der eingegrabenen Leitung entlangziehen und den Zweck haben, bei Rohrbrüchen das ausdringende Öl einzudämmen. Überdies folgt ihr die Telephon- und Telegraphenlinie der Gesellschaft, die die einzelnen Pumpstationen miteinander verbindet. Als wir nach einigen Stunden Fahrt in das hügelige Vorgelände kommen, treten die Rohre der Leitungen immer öfter an die Oberfläche und liegen dann frei vor unsern Augen. Es sind etwa 30 Zentimeter starke verschraubte Stahlrohre, die sich der bessern Wärmeausdehnung wegen in leichten Windungen talwärts schlängeln. Die Straße steigt jetzt zwischen steilen Bergen aufwärts. Fast übergangslos erheben sich die Hänge aus der Ebene. Als wir uns in scharfen Kurven durch die kahlen Berghöhen bis auf tausend Meter emporgewunden haben, lenkt die Straße über einen Paß und senkt sich wieder in ein Tal. Masjid-i-Suleiman nennt man diese Senke. Sie leitet ihren Namen von den alten Tempeln Suleimans ab, in denen schon vor Jahrtausenden die ewig heiligen Feuer an den Opferplätzen der Parsen brannten. Die Flammen fanden im austretenden Erdgas immer wieder ihre natürliche — wenn auch deshalb für die Gläubigen nicht minder geheimnisvolle — Nahrung.

Die erste Begegnung mit dem Öl haben wir auf dieser Straße. Ihre Oberfläche ist zur Bindung des Staubs mit Rohöl gesprengt und der starke Geruch des dunklen Rohöls kommt bis in den Wagen herein. Nun sperrt ein Gittertor unsern Weg: hier beginnen die eigentlichen Ölfelder, von denen die Gesellschaft alle Unberufenen fernhält. Nach kurzer Prüfung unserer Ausweise können wir weiterfahren. Nun müßten eigentlich die Bohrtürme, die Ölpfützen und der Schmutz auftauchen, die nach unserer bisherigen Meinung zu einem richtigen Ölfeld gehören. Es bleibt aber alles um uns friedlich still. Die Hänge der Berge sind durch den letzten Regen zu einem zarten Grün angeeifert worden, zwischen dem sich als kleine rote Pünktchen wilde Anemonen hervorwagen. Nichts stört die erhabene Stille dieser Frühlingsnatur. Da weist unser Begleiter lächelnd nach links: „Sehen Sie dieses Gitter, das als Umzäunung um ein Ventil und ein gebogenes Rohr auf dieser Wiese steht? Das ist eine Ölquelle. Und zwar

eine unserer besten. Sie liefert 3000 Tonnen Öl am Tage.“ Wir sind nun doch leicht enttäuscht. Ist das alles? Aus einer Zementplatte von kaum zwei Quadratmetern Fläche erhebt sich ein etwa handspannenstarkes Rohr, wird von einem Ventil gekrönt und verschwindet dann wieder mit einem eleganten Bogen unter der Erde. Das alles geschieht auf einem Platz, kaum dreimal fünf Meter im Geviert, der von einem Gitterzaun eingefaßt wird. Da ist kein Tropfen Öl zu sehen, kein Ölgeruch zu bemerken. Unser Begleiter erklärt uns den Sachverhalt. Die Bohrtürme werden hier nur zum Erbohren der Quelle verwandt und dann, wenn die Quelle gefaßt ist, wieder entfernt, um an einer andern Stelle eingesetzt zu werden. Im Weiterfahren sehen wir noch öfter solche Quellen. Nicht alle sind an ein Rohr angeschlossen. Manche haben nur oben ein Ventil, das verschraubt ist. Wir hören von unserm Begleiter, daß in diesem Tal über hundert erbohrte Quellen liegen. Aber nur ein Viertel wird zur Zeit zur Förderung herangezogen. Die andern hat man, nachdem man sie durch die Bohrung erschlossen hat, wieder abgesperrt, um sie in Reserve zu halten. Schon die in Betrieb befindlichen genügen, um täglich 25 000 bis 30 000 Tonnen Rohöl zu liefern.

Inzwischen erreichen wir die ersten Gebäude. Es sind Werkstätten für Maschinen, Lager für Rohre und andere Materialien. Dann kommen Häuser, größere Gebäude rechts und links. Eine kleine Stadt umgibt unsere Straße. Nichts läßt aber auf ihre alleinige Bestimmung, das Öl, schließen. An einer Straßenkreuzung steht ein Verkehrsposten. Seine Anwesenheit ist in dem lebhaften Autoverkehr, der uns inzwischen umfangen hat, genügend gerechtfertigt. Es sind nur Wagen der Gesellschaft, die uns hier begegnen, wie in dieser Stadt überhaupt nur Angestellte und Arbeiter der Gesellschaft wohnen. Zwar gibt es hier auch Geschäfte mit allen möglichen Waren, aber ein Fremder würde als Käufer sofort auffallen. Nicht seines Gesichts wegen — unter den fünfhundert englischen Ingenieuren und Beamten ist ein dauerndes Kommen und Gehen —, aber er würde als einziger Käufer mit barem Geld bezahlen wollen, während die Bewohner Masjid-i-Suleimans fast bargeldlos leben. Ihr Zahluungsmittel ist der

„Chit", die Zahlungsanweisung mit ihrer Unterschrift. Zum Monatsersten holt sich dann der Geschäftsinhaber gegen diese Anweisungen sein Geld.

Zahlreiche Autobusse fahren an uns vorüber. Die Angestellten können sie kostenlos benutzen. Nach einigen Minuten Fahrt durch dieses Viertel der Maschinenhallen und Lagerschuppen erreichen wir das Wohnviertel der englischen Angestellten. Rechts und links liegen inmitten von Blumengärten die Bungalows der Ingenieure und Beamten. Dieses Tal, das vorher, wie all das Land hunderte von Meilen ringsum, wasserarm und öde war, bringt jetzt blühende Gärten hervor. Die AIOC hat über die Berghänge hinweg aus dem gut dreißig Kilometer entfernt liegenden Karun-Tal das erforderliche Wasser heraufgepumpt. Zwei Millionen Gallonen — etwa neun Millionen Liter — Wasser werden täglich heraufgeholt. Der Großteil wird natürlich in den industriellen Anlagen benötigt, es bleibt aber immer noch genug, um die zahlreichen Gärten ausreichend zu bewässern.

Durch eine solche blühende Garteneinfahrt, vorbei an einem Tennisplatz, fahren wir jetzt zu dem Haus, das für die nächsten Tage unser Quartier sein soll. Es gibt wohl keinen größeren Gegensatz als unsere bisherige Vorstellung von diesem Ölfeld und der Anblick, der sich uns hier bietet. Wir stehen in einem Garten voller Blüten, die reine Abendluft weht von den umliegenden Bergen herüber. Malerisch liegen die Bungalows im Grün rundum auf den benachbarten Anhöhen. Wäre nicht die fürchterliche Hitze des südiranischen Sommers, das Leben müßte hier ganz erträglich sein. Als die Sonne hinter den Bergen verschwunden ist, tauchen rings hinter den umliegenden Anhöhen rote Glutflecken auf. Dort brennen Tag und Nacht riesige Gasflammen. Es sind allerdings nicht mehr die heiligen Feuer der Parsen, die zu Ehren Ahura Masdas brennen, obwohl noch dieselben Erdgase sie speisen. Hier brennt der Abfall des im Rohöl enthaltenen Gases, das man vorher vom Öl getrennt hat. Der größere Teil wird dort hinter den Berghängen verbrannt, um ihn unschädlich zu machen. Denn schon der kleinere, vorher abgesonderte Teil genügt, um in den Betrieben und den Wohnhäusern jede Heizung

zu speisen. Der nicht verwendbare Gasabfall beträgt dann immer noch über eine halbe Million Kubikmeter täglich; genug, um den Gasbedarf einer mittleren Stadt zu decken. Um nicht mit ihm die Luft zu verderben — ungereinigtes Erdöl ist äußerst giftig —, wird er eben verbrannt. So entstehen die modernen Feuer von Masjid-i-Suleiman. —

Über hundert Meilen im Umkreis der Felder ist nichts als Gebirge oder Wüste. So leben die englischen Ingenieure hier ein von der übrigen Welt völlig abgetrenntes Leben, wenn auch Rundfunk, Post und Ablösung sie hier jederzeit erreichen können. Alle drei bis vier Jahre winkt ein halbjähriger Europa-Urlaub, aber die Zwischenzeit muß durchgehalten werden, trotz Hitze oder Langeweile. Soweit es möglich war, haben sich die Kinder Großbritanniens ohnehin ihre Welt mitgebracht. Es gibt Klubs und Sportplätze, Radio und Kino. Viele der Angestellten haben auch Frau und Kind bei sich.

Ein besonderes Problem ist die Heranziehung und Ausbildung der einheimischen Arbeiter, die sich meist aus den umliegenden Bergvölkern rekrutieren. Die Gesellschaft ist neuerdings bemüht, durch Anlegung geschlossener Siedlungen und Errichtung von Berufsschulen für die Kinder ihrer Arbeiter — einfache Schulen bestehen schon lange — sich einen ausgebildeten Arbeiterstamm zu verschaffen.

Das flüssige Gold

Das Öl Süd-Irans wird in einem porösen blauen Kalkstein gefunden, den es in feinen Kanälchen durchzieht. Dieser Kalkstein, der sich meist in mehreren hundert Metern Tiefe befindet, wird nach oben von dichten Gesteinsmassen abgeschlossen. Das Öl ist meist stark gashaltig und steht unter einem Druck von dreißig und mehr Atmosphären. Wird eine solche ölhaltige Gesteinsschicht angebohrt, so schießt das Öl durch diesen Druck hoch und kann ohne Pumpen und andere Hilfsmittel weitergeleitet werden. Ist deshalb eine neue Ölquelle erbohrt, so wird sie, nachdem ein Rohr eingelassen und auszementiert wurde, durch ein Absperrventil ge-

sichert. Um die Ölhaltigkeit des Bodens zu überprüfen, hat man viel mehr Quellen erbohrt, als man zur Zeit gewillt ist, Öl zu entnehmen. Man verschloß dann den größeren Teil der Quellen wieder mit Hilfe der Absperrventile, die es ermöglichen, die Quelle bei Bedarf jederzeit ohne weitere Vorarbeiten anzuzapfen.

Das den übrigen Quellen entnommene Öl wird zuerst von seiner Gasbeimengung befreit. Wie groß die dabei abfallenden Gasmengen sind, kann man ermessen, wenn man hört, daß das druckentspannte Erdöl noch Gas vom vierzigfachen Volumen mit sich führt. In den großen Gasabscheidungs-Anlagen wird dieses Gas von dem Öl getrennt. Ein kleiner Teil des Gases wird wieder auf erhöhten Druck gebracht und zu Heizzwecken verwandt, dem Rest wird, ehe er an den schon erwähnten Feuerstellen verbrannt wird, das in Dampfform noch beigemischte Leichtbenzin — hier Gasoline genannt — entzogen. Das so vom Gas zum Großteil gereinigte Öl wird dann einer Vorbehandlung unterworfen, ehe es nach Abadan weitergeleitet wird. Denn je nach der veränderten Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes ist entweder Benzin und die Leichtöle, oder aber Schweröl, Dieselöl und ähnliches mehr gefragt. Das Öl einer Quelle hat stets die gleiche Zusammensetzung aller dieser Stoffe. Man würde also je nach der Marktlage an dem einen oder dem andern Produkt Überfluß haben. Die Gesellschaft, die dabei auf weite Sicht arbeitet, hat einen einfachen Ausweg gefunden: in einer groben Vor-Raffination scheidet sie je nach der Marktlage aus einem Teil des Rohöls die unerwünschten Stoffe aus, mischt den Rest wieder mit dem übrigen nach den Hauptwerken zu pumpenden Teil des Rohöls und drückt ihn durch die Pipe-lines nach Abadan. Die vorher ausgeschiedenen Teile aber werden durch alte Gasbohrlöcher gegen den Druck des Erdöllagers in den Grund zurückgepumpt, um dort im großen Reservoir der Natur sich wieder mit dem übrigen Öl zu vermischen. Auch das aus dem Gas abgesonderte Leichtbenzin wird, da es zur Zeit schwer verkäuflich ist, wieder in den Ölgrund zurückgepumpt und so gleichsam für später aufgehoben. Das nach Abadan zu pumpende Rohöl wird durch die schon erwähnten Rohrleitungen — die Pipe-lines — über Ahwaz nach den Groß-Raffinerien von

Abadan gepumpt. In Ahwaz vereinigen sich die Leitungen von Masjid-i-Suleiman mit denen des zweiten Feldes bei Haft Kel. Auf der ganzen Strecke sind noch drei Pumpstationen eingeschoben, da der durch die Reibung des schweren Öls an den Rohrwänden verloren gegangene Druck wiederhergestellt werden muß. In Abadan wird das Öl in Tanks gesammelt, raffiniert, das heißt, in seine verschiedenen Einzelstoffe zerlegt und dann den Tankschiffen zugeführt, die es teils auf die Ölmärkte des Ostens, teils nach dem Westen, darunter auch nach Deutschland, bringen. In Deutschland wird dieses süd-iranische Öl von der „Olex"-Gesellschaft vertrieben.

Am Morgen nach unserer Ankunft in den Feldern stehen wir vor der Vielheit dieses technischen Apparates. In der weiten Ebene des Tales steht nur ein einziger Bohrturm. Dieses Gebiet ist schon durchforscht und erschlossen. Zur Zeit bohrt die Gesellschaft nur am Rande dieses Tales. Am Fuße der nordwärts gelegenen Berge ragen einige Stahltürme zum Himmel. Dort kreischen die Bohrer und fressen sich viele hundert Meter tief in die Felsen auf der Suche nach dem „flüssigen Gold". Wenn dann die Gesteinsproben heraufkommen, stürzen sich sofort Geologen und Chemiker auf sie. Immer wieder wird dann die Frage gestellt: „Wie weit sind wir? Ist Öl unter uns?" Bis dann eines Tages ölhaltige Gesteinskerne kommen und dann die mühselige und nicht immer gefahrlose Drosselung des emporsteigenden Öls beginnt. Denn das stets mitströmende Gas ist so giftig, daß ein tiefer Atemzug genügt, um einen Mann umzuwerfen. Diese Gefahr bedroht besonders dann die Bohrmannschaft, wenn der Kopf des Bohrers in einen gasgefüllten Hohlraum gerät, das Bohrwasser, das sonst den Gegendruck erzeugt, davonläuft und jetzt das meist unter hohem Druck stehende Gas hochfährt. Wenn der Bohrmeister nicht in Sekundenschnelle die Situation erfaßt, die Maschine abstellt und sich und seine Leute rechtzeitig in Sicherheit bringt, kann nicht nur das Bohrloch verloren, sondern auch die Bohrmannschaft rettungslos durch das Gas vergiftet sein. —

Im Tal von Masjid-i-Suleiman merkt man nichts mehr vom Öl. In stählernen Rohren kommt es aus der Erde, geht zu den

Türmen der Gas-Separatoren und läuft weiter zur „Topping-plant", der Hauptanlage in der Mitte des Tales. Ein hohes Drahtgitter umschließt sie. Am Tor mahnt ein großes Schild: „Sicherheit zuerst! Gib deine Streichhölzer ab!" Und der iranische Pförtner fordert höflich, aber bestimmt die Schachteln ein. Wenn man die Anlage verläßt, kann man sie wieder zurückerhalten. Die Rohre, die das Rohöl von den Gas-Separatoren hierher bringen, führen zu einem großen Ziegelbau, aus dem ein Brausen und Rauschen dröhnt. Es kommt von den riesigen Gasbrennern, unter deren heulenden Flammengarben die Rohrkammern erglühen und das sie durchlaufende Öl erhitzen. In den nahe gelegenen Kühltürmen trennen sich dann durch die stufenweise Abkühlung die leichten und die schweren Öle. Die nicht gewünschten Teilprodukte werden zur Rückpumpanlage gebracht und von dort wieder in die Erde zurückgepumpt. Die einzelnen Räume dieser Anlage sind feuersicher unterteilt, automatische Feuerlösch-Anlagen und ebensolche Türverschlüsse sorgen für Sicherheit, soweit sie hier noch in Menschenhand liegt. Obwohl wir noch in der kühlen Jahreszeit sind, herrscht in diesen Pumpräumen eine fürchterliche Hitze. Wie mag es hier drin erst im Sommer sein, wenn draußen fünfundfünfzig bis sechzig Grad im Schatten sind? Die Hitzewellen, die während eines halben Jahres ohne Unterbrechung durch dieses Tal fluten, während eine unbarmherzige Sonne vom stets wolkenlosen Himmel ihre Strahlen herabsendet und die kahlen Berghänge sie wieder zurückwerfen, macht das Leben für Europäer in dieser Zeit zur Hölle. Da helfen dann alle Ventilatoren, alle Eisgetränke nichts mehr. In dieser Zeit gibt es in den ganzen Feldern nur einen einzigen Raum, in dem eine angenehme Temperatur herrscht: es ist ein Teil des chemischen Laboratoriums, wo mit flüssiger Luft Gasanalysen gemacht werden. Man kann verstehen, wie dann die dort beschäftigten Chemiker beneidet werden. Allerdings plant die Gesellschaft die Einführung von Luftkühlanlagen für alle Büros, da bisher in den Sommermonaten eine Arbeit nur in den frühen Morgenstunden möglich war. Die Gesellschaft stellt schon jetzt jedem Angestellten für seinen Haushalt im Sommer fünfzig Pfund Eis zur Verfügung. Allerdings sind diese

fünfzig Pfund schon stark verringert, ehe sie richtig im Eisschrank liegen. Zur Bedienung der Maschinen wurden von der Gesellschaft Einheimische angelernt. Man hat ihnen, die bei ihrer Einstellung häufig weder lesen noch schreiben können, in Sonderkursen die Zahlenzeichen und ihre Bedeutung beigebracht. Wer die Prüfung besteht, erhält einen höheren Lohn und wird dann zur Kontrolle der Maschinen, die sonst vollautomatisch arbeiten, verwandt. Er muß stündlich die Zahlen der Instrumente ablesen, in ein Buch eintragen und telephonisch an eine Zentralstelle melden. Werden dort Unregelmäßigkeiten festgestellt, so können Fachkräfte sofort die Maschine untersuchen. —

Einige Tage später fahren wir wieder an der Pipe-line entlang südwärts. Wenn wir von der Höhe des Passes nordwärts schauen, dann steigt hinter der nächsten Bergkette der schwarze Steilhang eines viel höheren Gebirges empor, dessen grauschwarze Halden fast übergangslos in das silbrige Weiß der Schnee- und Eisregion übergehen. Diese weißen Grate sind schon so hoch, daß man sie sogar vom Meer aus bei gutem Wetter erkennen kann, obwohl sie hunderte von Kilometern landeinwärts liegen. Als wir nach einer steilen Kurvenfahrt wieder die Küstenebene erreichen, wogt uns sommerliche Wärme entgegen. Auf halbem Wege nach Ahwaz liegt die Pumpstation Mullasani, wo wir für eine kurze Mittagspause im Rasthaus der Gesellschaft einkehren. Mullasani ist eine winzige Ölstadt für sich, die allerdings von einem hohen Drahtzaun umgeben wird. Außer den Pumpanlagen und den Maschinenhäusern liegen auch die Bungalows der Ingenieure und das Rasthaus innerhalb dieser Umzäunung. Die freundlichen Wohnhäuser sind meist von kleinen Gärten umgeben. Natürlich fehlt auch hier nicht der unentbehrliche Tennisplatz, der in den frühen Morgen- und den späten Abendstunden gut besucht ist.

Im Rasthaus von Mullasani pflegt man nicht oft Bargeld umzusetzen. Da das Rasthaus nur für Angehörige der Gesellschaft offen ist, gelten auch hier die „Chits" als das übliche Zahlungsmittel. Neu gestärkt treten wir nach dieser Rast die Weiterfahrt nach Ahwaz an. Obwohl in den letzten Nächten neue Regenfälle zu verzeichnen waren und die Wege deshalb immer noch unweg-

sam sind, kommen wir diesmal ohne Schwierigkeiten durch. Trotzdem findet unsere Fahrt in Ahwaz ein vorläufiges Ende, da der weitere Weg nach Abadan nicht passierbar sein soll. Der unberechenbare Karun hat infolge der Regenfälle in den letzten Tagen soviel Wasser aus den Bergen gebracht, daß weite Strecken der Küstenebene, darunter auch Gebiete, durch die die Pipe-line führt, überschwemmt sind. So müßten wir eigentlich entweder auf trockeneres Wetter warten oder mit einem der Dampfer der Gesellschaft den Karun flußabwärts nach Abadan fahren. Da überrascht uns am frühen Morgen des nächsten Tages unser Hausherr mit der freudigen Mitteilung, daß eben eine Verkehrsmaschine der Gesellschaft Ahwaz anfliege und nach kurzem Aufenthalt nach Abadan weiterfliegen werde. In Ahwaz würden zwei Plätze frei, die wir einnehmen könnten. So schnell haben wir wohl auf dieser Reise noch nie die Koffer gepackt gehabt. Nach einem hastigen Frühstück brachte uns unser Gastgeber im Wagen zum Flugplatz der Gesellschaft. Der diensttuende iranische Beamte machte uns eben noch darauf aufmerksam, daß wir unsere Kameras nur im großen Gepäck mitführen dürften, da das Photographieren aus dem Flugzeug im Iran verboten ist, als schon der große silberne Vogel mit tiefem Brummen auf uns zukam. Schnell hatten wir die Plätze der beiden ausscheidenden Passagiere eingenommen. Der englische Pilot, im Sportanzug, einen braunen Hut lässig auf dem Kopf, nahm wieder seinen Platz in der Führerkabine ein und wenige Minuten später schwebten wir schon über den braungrauen Häusern von Ahwaz nach Süden. Unter uns windet sich das lehmige Band des Hochwasser führenden Karun. Die wenigen grünen Felder in der Nähe von Ahwaz sind bald der braunen Einöde der Wüste gewichen, in die nur manchmal als dunkelgrüne Flecken die Überschwemmungsgebiete hineinragen. Sonst dehnt sich die braune Weite in unendlicher Einförmigkeit bis zu den fernen Hängen, über denen sich zwischen Bergwand und Horizont noch das schneeige Weiß der Hochgebirgskämme vom tiefblauen Himmel abhebt. Manchmal taucht auch auf dem Land unter uns ein weißer Schimmer wie Rauhreif auf. Aber das ist Salz, daß der Boden ausschwitzt. Deshalb ist auch der Grüngürtel um den

Fluß kaum einige Meter breit. Kein Baum, kein Strauch wächst hier in dieser Öde. Einige Gazellenherden jagen erschreckt davon, als der riesige Vogel mit Donnergrollen über sie hinwegzieht. Unsere Flugrichtung scheint als dunkler Strich in den braunen Boden geritzt zu sein. Diese schnurgerade Linie ist aber die Pipeline, an der wir stets entlangfliegen und die ohne die geringste Abweichung nach rechts oder links Ahwaz und Abadan miteinander verbindet. Wieder überfliegen wir einen Pumpstation, ähnlich der von Mullasani. Es ist Kud Abdullah. Wie Kinderspielzeug liegen dort unten die Häuser, die Tennisplätze, die Hallen. Ein abgezirkeltes Quadrat zeigt den Verlauf der Umzäunung an. Mehrmals überholen wir Karawanen. Unbeirrbar gehen sie ihren Weg, durchwaten unbekümmert die überschwemmten Gebiete, die kein Auto durchqueren könnte, ohne im Schlamm stecken zu bleiben. Sie kennen nicht die Begriffe Zeitgewinn und Zeitverlust, aber unbeeinflußt von solchen Sorgen erreichen sie sicher ihr Ziel.

In der Ferne vor uns tauchen Rauchfahnen auf, zugleich schimmert das erste Blau des Meeres zu uns herauf. Wir nähern uns Abadan. Dunkelgrüne Streifen kommen über den Horizont. Es sind die Palmenwälder um den Schatt-el-Arab, der vereinigten Mündung der beiden Ströme Euphrat und Tigris. Nun bevölkert sich die braune Fläche vor uns mit vielen, regelmäßig verteilten, dunkelbraunen Scheiben. Sie entpuppten sich als Serien von Öltanks. Der Ton unserer Propeller wird jetzt dunkler, der Silbervogel neigt sich erdwärts, die Palmen kommen auf uns zu, sind schon rings um uns und dann rollen wir auf die Halle zu. Fünfundzwanzig Minuten hat der Flug gedauert. Mit dem Dampfer wären wir vierzehn Stunden unterwegs gewesen. —

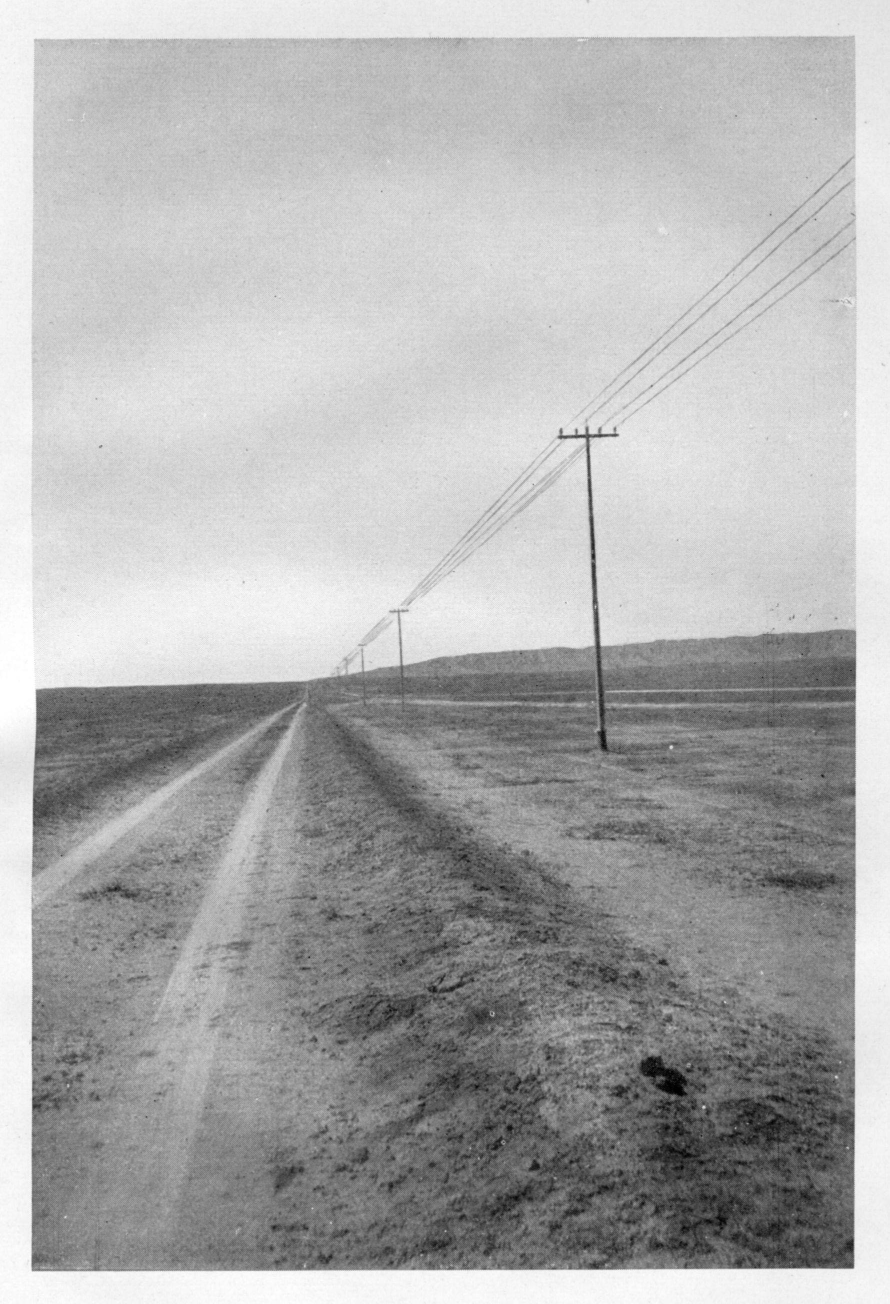
Abadan: das ist wieder eine Stadt, die nur für das Öl lebt. Die Anlagen ihrer Raffinerien überragen die Palmen und bis weit in die Ebene hinaus verteilen sich die Dutzende großer Sammeltanks. Ein Wagen bringt uns vom Flugplatz zu dem Wohnviertel. Vor uns liegen an gepflegten Straßen lange Reihen weißer Bungalows zwischen Gärten unter tausend Blumen, Blüten und Sträuchern. In diesem Viertel wohnen über fünfhundert englische Ingenieure und Verwaltungsbeamte. Jenseits

der Werkanlage liegen die Siedlungen der Arbeiter. Die Engländer haben hier in Abadan nicht nur die üblichen Tennisklubs, sondern auch Poloplätze, Schwimmstadien, Klubhäuser für Junggesellen, Bars, ein Kino, kurz alles, was sie für kurze Zeit die Tatsache vergessen lassen kann, daß sie für etliche Jahre sich verpflichtet haben, tausende Meilen von ihrer kühlen Heimat tagaus, tagein in einem Glutkessel zu leben, von dem selbst sehr objektive Leute behaupten, daß er mitsamt dem ganzen Persischen Golf zu den heißesten und bestimmt feuchtesten Plätzen der Welt gehöre. Und das will schon etwas heißen. —

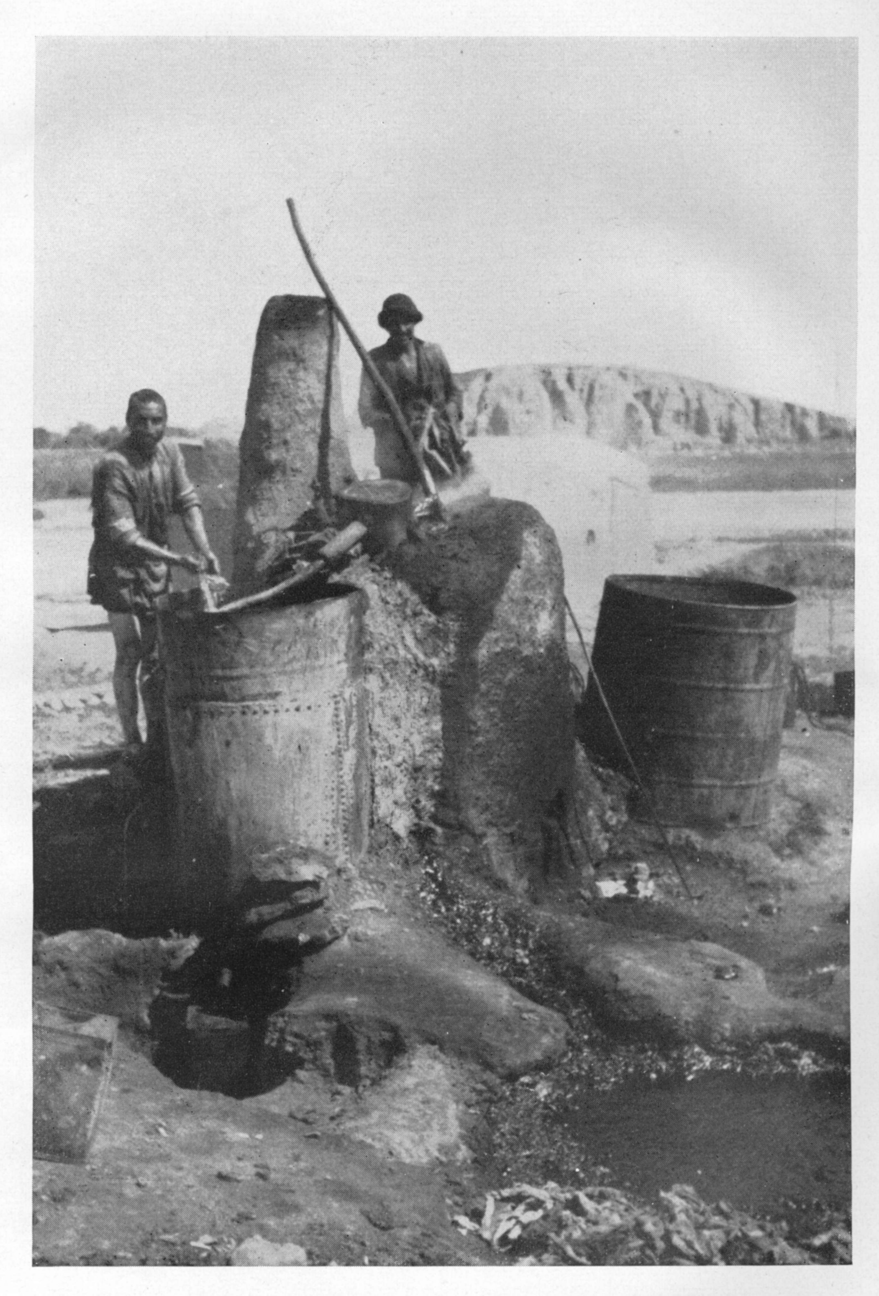
In den Raffinerien von Abadan gilt die erste Sorge der Abwehr der Feuersgefahr. Deshalb stößt man immer wieder auf umgitterte Bezirke und wird bei jedem Tor noch einmal auf das Verbot der Mitnahme von Streichhölzern aufmerksam gemacht. In Riesenanlagen wird hier das Rohöl gereinigt und dann raffiniert, das heißt in die einzelnen Leicht- und Schweröle zerlegt, aus denen es besteht. Die verbleibenden schwersten Bestandteile werden dann noch „gekrackt", das heißt, sie werden nochmals unter starkem Druck erhitzt, wodurch noch mehr des begehrten Benzins frei wird. So wird der zähe Rohstoff hier zu dem gemacht, was dann aus Tanksäulen und Fässern all den verschiedenen Motoren Nahrung und Leben gibt. Am Kai, der sich über die Breite des ganzen Werkes am Strom entlangzieht, liegen die Tankschiffe. Aus verschiedenen Leitungen werden die verschiedenen Arten des Öls in ihre Tanks gefüllt. Täglich verlassen vollgepumpte Schiffe den Hafen von Abadan, um durch den Persischen Golf den Weg in die ölhungrige Welt zu nehmen. Kaum bleibt ein Platz leer. Denn schon hat sich ein neuer Tankdampfer an den Kai herangeschoben, um sich mit dem „Flüssigen Gold" vollzusaugen. Von hier schwimmt es dann nach Osten, Süden und Westen auf die Märkte der Welt und gibt Millionen Maschinen den Lebensstoff.

An der Wiege der Welt

Durch endlose Dattelpalmenwälder führt unser Weg von Abadan nach Khorramschar. Zu unserer Linken zieht das breite



So zieht die berühmte „Pipeline“ von Kerkuk bis Haifa. Die Rohre liegen unter der Erde; nur die niedern Erdwälle und die Telegraphenlinie verraten ihren Verlauf.



Die „Privat-Raffinerie" zweier Kurden bei Kerkuk.

Band des Schatt-el-Arab zum Meer. Eine drückende Schwüle umgibt uns und selbst die wirbelnden Luftströme, die den schnellfahrenden Wagen umfluten, können keine Linderung bringen. Luftspiegelungen narren uns, indem sie immer wieder dunkelblaue Seen und Teiche vortäuschen. Oft glauben wir, daß uns nur noch wenige Meter von einem solchen See trennen, auf den unser Wagen zujagt; aber da zerfließt der See vor den Augen, gerade als man glaubte, die Räder werden ihn erreichen. Palmenwipfel scheinen aus gleißenden Strömen herauszuragen und kleine Sandhügel schwimmen als Inselchen auf einem See.

Khorramschar ist eine der vielen halbvergessenen Orte um den Persischen Golf, die von einer besseren Zeit träumen dürfen, als noch der Handelsweg zwischen West und Ost über Damaskus, Bagdad und Basrah zum Persischen Golf und weiter nach Indien führte. Doch scheint mit dem erwachenden Iran auch Khorramschar an Bedeutung wieder zu gewinnen. Hier mündet der breite und tiefe Karun, dem wir schon in Ahwaz und bei den Ölfeldern von Masjid-i-Suleiman begegnet waren, in den Schatt-el-Arab. Bis vor wenigen Jahren galt der Schatt-el-Arab als rein irakisches Hoheitsgebiet. Das veranlaßte die junge iranische Küstenflotte, ihren Kriegshafen in die Mündung des Karuns — eben nach Khorramschar — zu verlegen. Als wir auf einer Fähre den Fluß überschreiten, sehen wir mehrere der schlanken grauen Schiffe vor Anker liegen. Jenseits der Stadt wechseln wieder Palmenwälder und weglose Steppe mit kleinen grünen Inseln um die wenigen Dörfer, die hier hart an der iranisch-irakischen Grenze liegen. Am Ende eines größeren Dorfes liegt die iranische Grenzstation. Der diensttuende Offizier erledigte schnell und höflich die notwendigen Formalitäten, dann ging die Fahrt wieder hinein in eine baum- und strauchlose Wüste, deren Staub uns die Augen verklebte. Wieder spiegeln uns Fata Morganas glänzende Seen vor, wo nur endlose Sandflächen sich dehnen. Das erschütterndste ist, daß die Sage gerade diesem heute so trostlosen Gebiet die Rolle des Garten Eden zuweist. Tatsächlich war das Zweistromland, die Ebene zwischen den gewaltigen Strömen Euphrat und Tigris und die Umgebung des Zusammenflusses beider, das Land

um den Schatt-el-Arab, noch bis ins Mittelalter die Kornkammer Asiens. Aber die Fruchtbarkeit hing ab von einer kunstvollen Bewässerung, wie sie vom Altertum bis zur Zeit der Kalifen den Bewohnern des Landes geläufig war. Erst die alles vernichtenden Heere der Mongolen zerstörten im dreizehnten Jahrhundert die Deiche und Dämme. Die Blüte des Zweistromlandes war damit zu Ende. Die beiden Ströme durchziehen seither ungenutzt einen Boden, der ohne ihr Wasser mehr und mehr zur vegetationslosen Wüste wurde. Erst in den letzten Jahren bemüht sich die Regierung des jungen Staates Irak um die Schaffung neuer Staudämme, durch die das kostbare Naß aus einer verdorrten Ebene wieder die fruchtbare Insel des Altertums machen soll.

Nach einstündiger Wüstenfahrt tauchen Palmenwälder und grüne Flächen auf: wir nähern uns von neuem dem Schatt-el-Arab. Dicht am Strom liegt die irakische Grenzwache. Auch hier sind die Formalitäten schnell erledigt. Hinter der Grenzstation liegt ein braunes Lehmdorf. Die Straße senkt sich schnell zum Fluß hinunter, wo uns eine schneeweiße Barke erwartet. Jenseits des Stromes liegt Ashara, ein Vorort von Basra. Das Boot, das uns hinüberbringen soll, ähnelt erstaunlich einer venezianischen Gondel. Sein langgestreckter, schlanker Leib endet in einen hochragenden Bug, den kunstvolle Schnitzereien verzieren. Tatsächlich nennt man Basra das Venedig des Ostens. Auf den zahlreichen Kanälen der Stadt tummeln sich tausende dieser schlanken weißen Gondeln. Auch in seiner geschichtlichen Bedeutung ähnelt Basra in manchem der großen Kauffahrteistadt an der Adria. Zur Zeit der Kalifen von Bagdad kam Basra, dem damaligen Bassorah, die größte Wichtigkeit als Umschlagplatz für die Güter Asiens zu. Damals war der Persische Golf noch die Handelsstraße für die Reichtümer Indiens nach dem Westen. Es war die bedeutendste Ader des Welthandels dieser Zeit. In Bassorah wurden die Waren Indien, Chinas und Ostafrikas von den Schiffen auf Kamele verladen, um durch die syrische Wüste ihren Weg nach den Gestaden des Mittelmeers zu nehmen. Erst in den letzten zwei Jahrhunderten wechselte der Welthandel vom Persischen Golf in das Rote Meer. Der Bau des Suez-Kanals entschied vollends

das schon lange ungleiche Rennen zu Gunsten der Route durch das Rote Meer. Der Persische Golf und alle seine früher reichen Handelsstädte verödeten und sanken in Vergessenheit. Das Zeitalter der Dampfschiffe hatte diesen uralten Handelsweg ausgelöscht — wie es schien für immer.

Aber ein neues Zeitalter löste das der Schiffe ab. Das Flugzeug trat seinen Siegeszug an und schuf sich auch seine eigenen Wege. Und eine der wichtigsten neuen Luftstraßen erweckte das Zweistromland und den Persischen Golf zu neuem Leben. Bagdad und Basra sind heute wieder Knotenpunkte der großen Handelsstraßen zwischen Ost und West geworden, nur daß die Kamele durch Flugzeuge und Automobile ersetzt wurden. Basra ist eben im Begriff, sich den größten Land- und See-Flughafen Asiens zuzulegen. Zu seinen Kais und Piers finden wieder die Schiffe fremder Völker. Engländer, Deutsche, Italiener, Japaner und Schweden senden ihre Dampfer regelmäßig durch den bis vor kurzem halb vergessenen Golf nach Basra. Die Eisenbahn sorgt neben dem Flugzeug für die Verbindung nach Bagdad. Flugzeug, Auto und bald auch die Eisenbahn, deren letzte hundert Kilometer bei Mossul im Bau sind, vollenden die Brücke nach dem Westen.

* * *

Über hellgraue Asphaltstraßen fahren wir durch die neuen Viertel Basras nach Magil, der Endstation der Bagdad—Basra-Bahn. Da der Zug erst am späten Abend abgehen soll, können wir in dem Rasthaus der Eisenbahngesellschaft in Ruhe ein englisch-europäisches Mittagessen einnehmen. Nur wenige hundert Schritte vom Rasthaus dehnen sich die Kais der neuen Hafenanlagen. Über die Schuppen ragen Krane und Schiffsmasten mit Schornsteinen. Vielleicht könnten wir den freien Nachmittag interessanter in den Bazaren von Basra verbringen, aber uns lockt ein anderes Ziel. Nach den Berechnungen, die wir mit dem Kapitän unseres Hansa-Dampfers vor dem Verlassen in Bender Schahpur angestellt hatten, müßte unser Dampfer, unsere Heimat in vielen Wochen, noch in Basra liegen. Richtig entdecken wir ihn auch in der Nähe des Hafentors. In den Kajüten gabs ein großes

Hallo, und der Kapitän ließ es sich nicht nehmen, uns zum Kaffee einzuladen. Dann kam aber der Hauptschmaus: wir durften uns ungestört einige Stunden in die Kajüte setzen und — Zeitungen lesen! Ja, das war der besondere Schmaus: seit Monaten hatten wir keine deutsche Zeitung mehr gesehen, kaum überhaupt eine Zeitung. Hier in Basra erhielt aber der Kapitän seine ganze Monatspost und darunter auch den ganzen Satz Zeitungen. Da saßen wir nun, verschlangen die Nachrichten aus der Heimat und merkten gar nicht, daß es Abend wurde und der Steward schon das Abendbrot auftrug. So mußten wir der Einladung unseres wackern Kapitäns Folge leisten und auch die letzten Stunden bis zum Abgang des Zuges mit ihm und seinen Offizieren verbringen. Schließlich war es kein zu verachtender Genuß, nach Wochen, in denen fast nur Hammelkoteletts unsere Tafel zierten, endlich wieder einmal deutsches Schwarzbrot, westfälischen Schinken und Bremer Bier vorgesetzt zu erhalten. Die Offiziere mit dem Kapitän an der Spitze ließen es sich dann nicht nehmen, uns bis zum Zug das Geleit zu geben.

Die Wagenabteile der Bagdad—Basra-Bahn erwiesen sich als sehr bequem. Die beiden langen Sitzbänke, die über die ganze Breite des Wagens gingen, wurden für die Nacht in Betten verwandelt und ließen uns die Nachtfahrt leicht ertragen. Wäre nicht trotz der doppelten Fenster ein immerwährender feiner Sandregen zu uns ins Abteil gedrungen, wir hätten an nichts gefühlt, daß wir statt durch Europa durch eine der größten Wüsten der Alten Welt rollten.

Um sieben Uhr morgens weckte uns das Klopfen des Kellners, der den Frühtee brachte. Das war das Zeichen zum Aufstehn. Der Zug rollt noch immer durch eine graugelbe Wüstenlandschaft. Manchmal bedecken Salzkrusten wie weißer Reif den Boden. Rechts von uns schlängelt sich der mächtige Euphrat durch die Ebene. An seinen Ufern drängen sich Dattelwälder und saftgrüne Felder. Aber der fruchtbare Streifen ist nur schmal und geht unvermittelt in die kahle Wüste über. Von Zeit zu Zeit durchfahren wir Dörfer, deren graubraune Lehmhütten zwischen staubigen Palmen stehen.

Der Zug durcheilt jetzt das Gebiet von Diwanija. Hier leben starke schiitische Stämme, die mit der Regierung in Bagdad oft in Streit liegen. Auch jetzt scheint es wieder Meinungsverschiedenheiten zu geben, denn längst der Bahnstrecke sehen wir des öfteren kleine militärische Stützpunkte. Es sind runde Wälle, mit Sandsäcken ausgefüllt, die jedesmal zehn bis zwanzig Soldaten Schutz gewähren.

Gegen Mittag erreicht unser Zug die Stadt Hille. Sie ist der Umsteigebahnhof nach Kerbela, dem größten schiitischen Heiligtum. Auch an unsern Zug sind einige Wagen mit Pilgern nach Kerbela angehängt gewesen, die jetzt umgeleitet werden. In Kerbela liegen Hussein und Abbas begraben. Hussein war der Sohn Alis, der Mohammeds Tochter Fatima geheiratet hatte, Abbas sein Onkel. Sie wurden hier in Kerbela von den Omajaden niedergemetzelt. Die Schiiten glauben im Gegensatz zu den Sunniten, daß nur den Nachfolgern Alis das Kalifat gebührte. Sie waren die Imame und ihre Gräber in Kerbela, Kazimen bei Bagdad und Samarra gelten für die Mohammedaner der schiitischen Glaubensrichtung als Heiligtümer, die in ihrem Wert fast an Mekka heranreichen. Jahraus, jahrein strömen Tausende und Abertausende von Pilgern aus Iran, Turkestan und Indien nach den Grabmoscheen in diesen drei Städten. Den von der Regierung gestellten Pilgerärzten fällt die schwere Aufgabe ob, aus dieser fanatisierten Menge die Träger schwerer Seuchen herauszuhalten. Bei den Lebenden mag das noch angehen, aber sie sind nicht die einzigen Wallfahrer nach Kerbela. Da es der innigste Wunsch jedes frommen Schiiten ist, einmal in der Nähe dieser Heiligtümer seine letzte Ruhe zu finden, bewegen sich jahraus, jahrein die Leichentransporte von den Grenzen nach den heiligen Orten. Früher brachten Kamelkarawanen die schaurige Last in wochenlangen Märschen heran Die Toten waren oft nur in Teppiche eingeschlagen und die fürchterliche Hitze dieser Landstriche tat das übrige, um die Karawanen zu einem Zug des Schreckens zu machen. Heute dürfen nur noch Blechsärge verwendet werden, die man meist auf Lastwagen transportiert.

Kerbela oder Samarra zu besuchen ist einem Europäer, be-

sonders in den Hochzeiten der Pilgerzüge, nicht anzuraten. Der gewaltsame Tod des Enkels Mohammeds wird durch fanatische Spiele, die man fast die Passionsspiele der Schia nennen könnte, den Pilgern in die Erinnerung gerufen und entfacht sie zu wilder Ekstase. Dann ist es für jeden Nicht-Schiiten besser, weit weg zu sein.

Das alte und das neue Bagdad

Die Sonne neigte sich schon fast dem Horizont zu, als unser Zug in den Bahnhof von Bagdad einlief. In einer Arabana, einer arabischen Pferdedroschke, fahren wir vom Bahnhof, der jenseits des Tigris liegt, zur Stadt. Eine breite Straße, die durch eine Grünanlage in zwei Fahrbahnen geteilt wird, führt zur Maude-Brücke, die zu dieser Zeit noch als Pontonbrücke den Tigris überspannte. Jenseits des breiten Stroms lag Bagdad, die Märchenstadt Harun al Raschids. Ihr Anblick stimmte allerdings nur wenig mit unserer Vorstellung überein. Vergeblich suchten wir nach der farbenprächtigen Märchenstadt. Ein Meer graubrauner Lehmhäuser, aus denen nur wenige Moscheen herausragen, zieht sich in endlosen Bogen rechts und links am Strom entlang. Das alte Bagdad der Kalifen war schon vor vielen hundert Jahren zerstört worden. Seither war die Stadt von ihrer Herrschergröße zur unbedeutenden Provinzstadt persischer und türkischer Reiche herabgesunken, bis mit dem Ende des Weltkrieges und der Schaffung des neuen Königreichs Irak unter dem ersten König Feisal Bagdad wieder zur Hauptstadt eines selbständigen Staates emporstieg. Zu lange währte die Zeit des Niederganges und zu kurz ist noch die Zeit des Aufstiegs, um das Bild der Stadt schon völlig gewandelt zu haben. Noch ringt hier das Alte mit dem Neuen, der Osten mit dem Westen. In der Ghazi Street, einer der beiden, ganz Bagdad durchziehenden Straßen, drängen sich noch Hammelherden und Kamele zwischen den Arabanas, während durch die Raschid-Street lange Reihen Autos und rasend tutende Omnibusse jagen. Auf der Terrasse des Tigris-Palace-Hotels sitzen in den kühlen Abendstunden Vertreter aller großen Völker

des Abend- und Morgenlandes. Bagdad ist mit dem Flugverkehr wieder Knotenpunkt zwischen Ost und West geworden. Auf seinen Flugplätzen, in seinen Hotels findet man die neue Zeit. Englische, französische, holländische, deutsche, ägyptische und iranische Fluglinien berühren heute Bagdad, verbinden über diese Stadt hinweg Westeuropa mit dem Fernen Osten. Aber in den Bazaren und den tausend winkligen Gassen der Altstadt lebt noch unverändert der unberührte Orient.

Es ist für einen jungen Staat nicht leicht, jahrhundertalte Sünden und Versäumnisse in einigen Jahrzehnten wieder auszugleichen. Aber das Königreich Irak, an dessen Spitze seit dem plötzlichen Tode seines Vaters, des Königs Feisal, der junge König Ghazi steht, leistet erstaunlich gute Aufbauarbeit. Und es kann einem jungen und von der Natur wirklich nicht mit Glücksgütern gesegneten Staat nur zur Ehre gereichen, wenn er sein Hauptaugenmerk nicht auf prunkvolle Bauten, sondern auf Staudämme, Kanäle, Brücken, Straßen und soziale Einrichtungen richtet. —

Mit den zerstörten Kanälen ist auch rund um Bagdad die Fruchtbarkeit verschwunden und hat der alles verschlingenden unerbittlichen Wüste Platz gemacht. Sie hat sich wie ein Raubtier bis dicht vor die Tore der Stadt geschlichen. Und wie verängstigt drängen sich all die hunderttausend Häuser eng zusammen, so daß zwischen ihnen zwar Platz für hunderte und tausende von Gäßchen, aber nur für ein, zwei Straßen blieb. Selbst die mächtigen Fluten des Tigris können die Wüste nicht verdrängen. Nur ein schmaler grüner Streifen und einige Dattelwälder nahe der Stadt trotzen erfolgreich dem ewigen Sand. Aus dieser Wüste kommen all die Plagen wie Sandstürme und Fliegenschwärme, von dort kommt überhaupt alles Unheil, das der Wüstengott für Gerechte und Ungerechte bereithält. Selbst das Wasser, das sonst eine geschätzte Gabe ist, kommt nur als vernichtende Flut von dort, nicht als Segen. Denn treten Euphrat oder Tigris nach langen Regenfällen in den Bergen über ihre Ufer, so schwemmen sie das wenige noch fort, das der Sand den Menschen gelassen hat. Sand und Wasser bedrohen immer wieder die Stadt. Da rund um Bagdad die Wüste herrscht, bringt jeder Wind

Staub und jeder stärkere Wind Sandwolken mit sich. Gut jeder zweite Tag beschert einen Staubwind, wenn nicht einen Sandsturm. Wir selbst wurden wenige Tage nach unserer Ankunft Zeugen des schlimmsten Sandsturms der letzten achtzig Jahre, der vorher seinen Weg des Unheils schon durch den ganzen Orient genommen hatte.

Der Morgen dieses Märztages sah aus wie hundert andere im Jahr. Ein scharfer Staubwind blies vom Süden über die Stadt. Wir standen an der Brüstung des Hotels am Tigris, über dessen sonst so trägen gelben Fluten heute aufgeregte kurze Wellen sprangen. Der Strom hatte jetzt am Ende der Regenzeit eine beachtliche Breite. Nahe dem Hotel liegt der Kopf der Pontonbrücke über den Tigris. Die Auffahrt zu der Brücke steigt oder fällt je nach dem Stand des Wassers. An diesem Morgen hatten die Fahrzeuge fast Mühe, die steile Anfahrt emporzukommen, so hoch gingen die Fluten. Die Pontons mit den hölzernen Schwellen schaukelten leicht im Winde. Das andere Ufer schien hinter einem leichten Nebelschleier zu liegen. Auch die Sonne tauchte nur als graugelbe Scheibe hinter diesem Nebel auf.

Ein solcher Anblick ist für einen Bewohner Bagdads nichts Ungewohntes. Aber bis zum Mittag hatte sich das Bild wieder gewandelt. Als wir um diese Zeit die Hotelterrassen betreten, ist das andere Ufer schon im Sandnebel verschwunden. Die Sonne steht als hellblaue Scheibe am milchigen Himmel. Der sonst so rege Verkehr über die schmale Maude-Brücke ist fast erstorben. In kurzen Stößen wiegen und ächzen die eisernen Pontons unter den scharfen Windstößen, die flußaufwärts jagen. Die Brücke ist in der Richtung des Stroms verankert. So biegt und windet sich der vielhundert Meter lange Holzsteg. Die Fahrzeuge wagen schon lange nicht mehr die Überfahrt und auch die Fußgänger meiden die Brücke immer mehr. Der Staub brennt in den Augen, wir gehen ins Hotel zurück. Ich versuche zu schreiben, aber da tönen erst leise, dann immer lauter kurze Schläge, manchmal dumpf, manchmal hell, von draußen herein. Ich schaue auf: durch das Fenster dringt ein goldigroter Schimmer, als ob die Abendsonne mit einem letzten Strahl den Himmel färbt. Aber das

kann ja gar nicht sein, wir haben doch noch nicht vier Uhr nachmittags! Wieder will ich den Weg zur Terrasse nehmen. Aber die Tür ins Freie läßt sich nicht mehr öffnen. Ein Orkan drückt gegen sie. Draußen ist alles goldgelb. Der Himmel hat sich bis zu unseren Füßen herabgesenkt. Nur die ersten Pontons der Brücke schimmern noch durch diesen goldbraunen Mantel. Nun finden wir auch die Erklärung für die Geräusche. Sie kommen von den herabfallenden Ziegeln, Mauerstücken und Holzteilen, die der Orkan fortreißt und auf die Straßen oder Höfe knallt. Draußen wird alles von einem graubraunen Nebel überzogen. Auch hier in den Gängen des Hotels scheinen Nebelschwaden entlangzuziehen. Die Augen brennen. Ein Kellner eilt vorbei, hustet. Da packt auch mich plötzlich der erste Hustenanfall. Die schnell eingesogene Luft schafft nur einen neuen Hustenreiz. Alle Gäste haben sich in ihre Zimmer zurückgezogen Unten auf der Straße versuchen noch einige Autos mit abgeblendeten Lichtern schrittweise vorwärts zu kommen. Einige verspätete Fußgänger kämpfen sich unter Lebensgefahr an den Hausseiten entlang, dauernd bedroht von herabfallenden Ziegeln oder Mauerstücken. Dabei müssen sie noch alle Kraft darauf verwenden, ihre Kleider vor dem Orkan zu schützen, der sie ihnen vom Leib reißen will. Im Zimmer hilft uns ein Kellner beim Abdichten der Fenster und des Kamins. Der Himmel ist inzwischen purpurrot geworden, es ist so dunkel, daß wir das Licht einschalten müssen. Dann ziehen wir auch noch alle Vorhänge vor die Fenster. Aber schon sichtbar wirbelt trotzdem feinster Sandstaub immer stärker durch das Zimmer. Die gegenüberliegende Wand liegt wie hinter einem feinen Dunstschleier. Wir sitzen am Tisch, vor Mund und Nase nasse Tücher, um die dauernden Hustenanfälle wenigstens etwas zu mindern. Plötzlich ist Nacht um uns. Das Licht ist ausgegangen. Wir schalten unsere Taschenlampen ein. Nach einiger Zeit klopft es. Draußen steht ein Wesen, von dem man nicht weiß, ob es ein Mehlmann oder ein Kellner sein soll. Aschgrau das Haar, die Wimpern, die Brauen, um Nase und Mund ein nasses Tuch. Er bringt uns Kerzen. Ihr matter Schein kann kaum mehr die Wände erreichen. Wir legen uns auf die Betten, um möglichst

wenig atmen zu müssen. Eine feine Staubschicht bedeckt sofort unsere Gesichter. Es ist inzwischen Abend geworden und wir verspüren langsam Hunger. Ob wir irgendwo etwas zu essen auftreiben? Durch Staubnebel steigen wir die Treppen hinunter zum Speisesaal. Draußen hat sich der purpurne Himmel in völlige Schwärze gewandelt. Kein Mensch ist mehr auf der Straße, durch die der Sturm die Sandwolken peitscht. Einige Windlichter werfen klägliche Lichtkleckse in die Nacht. Einige Male hatte das elektrische Licht wieder eingesetzt, aber bald sind auch die letzten Zuckungen vorbei. Der Orkan hat die Freileitungen zerstört. Draußen tobt eine Hölle. Immer neue Häuserteile krachen auf die Straßen, in die Höfe. Schon geht das Gerücht, daß die beiden Pontonbrücken von Bagdad zerstört sind. Die Bewohner der gegenüberliegenden Häuser hocken in ihren Zimmern, die Gesichter umhüllt. In allen Räumen rieselt der feine Sand hörbar auf den Boden. Die Menschen stehen diesem Schrecken machtlos gegenüber. Vielleicht werden sie erschlagen, vielleicht ersticken sie. — Auch wir flüchten wieder auf das Zimmer. Im Speisesaal hatte das Choas geherrscht. Die Fenster waren aufgeflogen und hatten dem Sturm freien Eintritt gelassen. Jetzt heulte er durch den Raum, riß die Tischtücher herunter und wirbelte die ganze Einrichtung des Saales durcheinander. Einige hilflose Kellner standen verschreckt in den Ecken, den Kopf gesenkt, in Servietten gehüllt und husteten. Husten, immer wieder Husten, das wurde die ärgste Qual dieser Nacht. Dazu die brennenden Augen, die brennenden Schleimhäute in Mund und Nase. Durch ein Gangfenster sehen wir, wie ein Hotelgast den Sandwolken mit seiner Flitspritze zu Leibe gehen will. In seiner Verzweiflung spritzt er immer wieder um sich, in der Hoffnung, dadurch die Luft zu reinigen. Es ist zwecklos wie alles andere. Gegen den Sand hilft nichts. —

Aber was ist die Qual der Städter gegen die Schrecken, die dieser Sturm den Nomaden draußen in der Steppe bringt. In der weiten Ebene des Zweistromlandes können ihre Zelte diesem Sturm, der mit anderhalbhundert Stundenkilometern herangebraust kommt, nicht standhalten. Auch schützt sie keine Mauer, kein Glas vor diesem todbringenden gelben Sand. —

In unserm Zimmer zeichnen sich schon die Fußspuren am Boden ab. Wir sind unter die Decken gekrochen, das nasse Tuch vor dem Gesicht und versuchen zu schlafen. Die Nacht scheint endlos zu währen. Immer wieder ertönt ein Krachen, ein Bersten. Dann kommt endlich ein milchiger Morgen herauf. Die Kraft des Sturmes ist zwar gebrochen, aber immer noch liegt es wie leichter Nebel über der Stadt. Sie hat eine einheitliche Färbung angenommen: gelbbraun. Die Häuser, die Straßen, die Palmen, die wenigen Gärten, sogar das Wasser des Tigris, alles ist gelbbraun. Wir wollen baden, drehen den Wasserhahn auf: unmöglich! Eine gelbbraune Brühe strömt heraus. Dann kommen die ersten Nachrichten. Der Hurrikan hat allein in Bagdad hundertfünfundzwanzig Menschenleben vernichtet. Die meisten sind erstickt, andere wurden von Mauerstücken erschlagen, eine Frau wurde von dem Sturm in den Tigris gerissen. Die beiden Brücken von Bagdad sind zerstört. Von der älteren Kotah-Brücke liegen neun Pontons am Grunde des Tigris. Auch die Maude-Brücke wird erst in etlichen Tagen wieder dem Verkehr übergeben werden können. Die Gärten der Stadt sind vernichtet. Auf den Straßen, den Höfen liegt handhoch der gelbe Wüstensand, in den Zimmern hat er alles überzogen, sitzt in allen Schränken, allen Laden. Gottergeben wischt ihn der Bewohner Bagdads fort: Insch'allah, wenn Gott es will, bis zum nächsten Mal.

* * *

Mitten im alten Bagdad liegt das irakische Nationalmuseum. Seit vielen Jahrzehnten kommen die Expeditionen der verschiedensten Länder in das archäologisch so reiche Land zwischen Euphrat und Tigris, wo man die Wiege der Menschheit sucht und wo in den letzten Jahren schon in den Ausgrabungsstädten des unteren Euphrats Tempelformen entdeckt wurden, die bis sechstausend Jahre zurückliegen. Früher wanderten die besten Schätze der Ausgräber in die Museen Europas und Amerikas. Es blieb der berühmten Miß Bell vorbehalten, dem neuen Königreich Irak ein Nationalmuseum zu schenken. Heute verlangt ein irakisches

Gesetz, daß die Forschungsexpeditionen nur einen gewissen Teil ihrer Funde ausführen. Die besten und einmaligen Stücke müssen dem Nationalmuseum in Bagdad angeboten werden. Seit mehr als fünf Jahren steht dieses Museum unter der Leitung eines bekannten deutschen Archäologen, dem ein ausgesuchter Stab von deutschen und irakischen Mitarbeitern zur Seite steht. Mit unendlicher Geduld haben sie die Kostbarkeiten vergangener Jahrtausende, Statuen, farbige Reliefs, Schmuck aus Gold und edlen Steinen, gesammelt und in einer jedem großen Museum zum Vorbild gereichenden Art dem Beschauer zugänglich gemacht. Der besondere Stolz der Museumsleitung sind die Stiftmosaiken aus Warka, wo von einer deutschen Expedition die fünf bis sechs Jahrtausende alten Frühkulturen der Sumerer dem Tageslicht wiedergegeben wurden.

* * *

Ganz nahe bei Bagdad, von der Stadt nur durch den breiten Tigris getrennt, liegt Kasimén, Heiligtum und Wallfahrtsort der Schiiten. Nahe der Kotah-Brücke beginnt die Pferdebahn von Kasimén ein Beförderungsmittel aus Großväterzeiten, das hier in seltsamem Kontrast zu den Autos und Omnibussen steht. Entlang der Straße am Tigris ziehen zwei Schimmel eine hohe altmodische Kutsche mit einem Dachgeschoß über die Gleise nach der Moschee von Kasimén. Mit lautem Gebimmel rattert das Fuhrwerk, das trotz seines Alters bei den Pilgern ein gutes Ansehen genießt, über die Fahrbahn. Hinter Palmenwipfeln tauchen die goldenen Kuppeln der Moschee auf, in denen die beiden Imame begraben liegen. Jahraus, jahrein ist dieses Heiligtum das Ziel endloser Pilgerscharen aus allen Teilen der schiitischen Welt. In den engen Gassen und verdeckten Bazaren herrscht ein beängstigendes Gedränge. Hinter einem kleinen Vorplatz erhebt sich die Fayence-Fassade eines persischen Spitzbogentores und gestattet einen kurzen Blick auf den geräumigen Vorhof der Moschee, der von kommenden und gehenden Pilgern wimmelt. Dahinter liegt das eigentliche Heiligtum, der wuchtige Moscheebau mit seinen zwei Kuppeln aus purem Gold und den ebenfalls goldenen Minarettspitzen an

den Seiten. Das Haupttor glitzert und schillert in allen Farben, denn seine persischen Spitzbogen sind mit buntem Mosaik und Spiegelglastäfelchen ausgelegt. Das Betreten dieses schiitischen Heiligtums ist allen Ungläubigen untersagt und bei der Unduldsamkeit der fanatisierten Menge der Pilger auch niemandem anzuraten. Auch wir ziehen es vor, das fremdartige Bild von dem Dach eines nahegelegenen Hauses zu betrachten. Dann tragen wir den wenig freundlichen Blicken der Bewohner dieser Gassen Rechnung und ziehen uns in das ruhigere Bagdad zurück. —

Man wird bescheiden, wenn man lange in Bagdad ist. Und was in Europa ein kleiner Scherz wäre, ist hier schon ein großes gesellschaftliches Ereignis, von dem man Wochen vorher spricht und von dem man noch lange in der Erinnerung zehren kann. Kurz vor Ostern taucht in den Gesprächen unserer Bekannten ein für uns neues Wort auf: das „Guffarennen" wird immer häufiger zum Mittelpunkt des Gesprächs der kleinen weißen Kolonie. Eigentlich sind die Guffas, die kreisrunden Boote der Bauern am Tigris oder Euphrat für alles andere eher geeignet als für Rennen. Die Fellachen des Zweistromlandes benutzen sie als Lastkähne für Vieh, Gemüse und andere Frachten. Sie gleichen runden, oben nach einwärts gerollten Schüsseln und können über zwei Meter im Durchmesser haben. Sie bieten also sehr viel Platz, aber sie besitzen eine ziemliche Eigenwilligkeit. Das merkt der Neuling freilich erst, wenn er in einer solchen Guffa sitzt und den Versuch macht, sie mit dem dazugehörigen kurzen Ruder weiterzutreiben. Da kann man hundert zu eins wetten, daß die Guffa ins Kreiseln kommt und der angehende Guffa-Fahrer in Sekundenschnelle abwechselnd das rechte und das linke Ufer an seinen Augen vorbeitanzen sieht.

Bagdad ist für einen jungen Europäer leicht langweilig. Was liegt dann für einen sportlichen Engländer näher als zu zeigen, daß er alles kann, also auch eine Guffa meistern! Der erste Guffafahrer blieb nicht lange allein und heute gibt es in Bagdad einen ganzen Klub, der sein Können jährlich einmal in einem großen Rennen unter Beweis stellen will. Eine Sonderheit ziert aber seine Rennleitung: Im Gegensatz zu andern Turnieren sind in diesem

Klub bei den Turnieren Neulinge stets stark gefragt. Vor jedem Rennen wird eifrig nach neuen Guffajüngern gefahndet, die, wenn sie noch fremd sind, die Ehre der Einladung zu diesem Rennen meist gar nicht hoch genug werten können.

Dann kommt der große Tag des Rennens. Wer in Bagdads internationaler Kolonie etwas gelten will, fährt zum Guffarennen. Im Gesandtschaftsviertel liegen am Ufer des ziemlich reißenden Stromes ein Dutzend Guffas, großen grauen Schüsseln gleichend. An der Uferstraße parkt fast ein halbes Hundert eleganter Wagen. An der Böschung steht die „Society" Bagdads. Jetzt kommt die Rennmannschaft. Zu zweit werden die Boote bestiegen. „Gemischte Doppel", je ein Herr und eine Dame, sind bevorzugt. Es ist eben mehr ein Gesellschaftsspiel. Eine lange Leine wird zu einem Boot weit draußen im Strom gespannt und die Guffas reihen sich an ihr auf. Die Plätze wurden vorher ausgelost, denn je weiter der Startplatz der Mitte des Stroms zu liegt, desto leichter ist die Fahrt, da die Strömung des Flusses von Anfang an das Meiste besorgt. Dort draußen kann man sich fast damit begnügen, das Boot durch ausgleichende Ruderschläge am Kreiseln zu hindern, für schnelle Fahrt sorgt schon der Strom. Viel schlimmer ist die Lage bei den Innenplätzen, denn bei den starken Ruderschlägen, die nötig sind, um den schwerfälligen Kahn in die Strommitte zu bekommen, kommt die graue Schüssel fast immer ins Trudeln. Nun fällt der Startschuß, das Seil sinkt, und die grauen Scheiben schließen flußabwärts. Die Zuschauer eilen jetzt meist zu ihren Wagen, um die Guffajünger am Ziel, das über einen Kilometer flußabwärts liegt, zu erwarten. Draußen auf dem Wasser ist inzwischen das Favoritenpaar in Führung gegangen. Zwei Neulinge trudeln und kreiseln schon zur Freude der Zuschauer und der Konkurrenten hinter dem eifrig rudernden Feld. Als der Zielrichter dann vor dem vorbeiziehenden Siegerboot die Flagge senkt, treiben die letzten Nachzügler noch weit im Hintergrund. Knirschend fährt das Boot der Sieger auf den Strand, sie werden jubelnd aus ihrer grauen Schüssel herausgeholt. In der Strommitte wird gerade ein kreiselnder Ausreißer von einigen Einheimischen eingefangen.

Bagdads Gesellschaft ist zufrieden. Man hatte Sport, man hatte Spaß und — für lange ein Gesprächsthema.

* * *

In Bagdad stehen vor einem Gebäude neben zwei schön grau gestrichenen Kanonen Soldaten in einer ganz unbekannten Uniform. Da der Union Jack, Englands Flagge, vom Mast weht, vermutet man in ihnen zuerst britische Soldaten. Die khakifarbenen Hosen, der weiße Federstoß am Südwesterhut könnten die Vermutung noch verstärken, wenn nicht die tiefschwarzen Haare, die olivenfarbige Haut der Soldaten so gar nicht zu einer der bekannten britischen Truppengattungen passen würde. Schließlich stellen wir fest, daß es Assyrer sind, ein Volksstamm, der sich als Nachkomme der alten Assyrer bezeichnet, ohne allerdings bei dieser Behauptung ernsthafter wissenschaftlicher Prüfung standhalten zu können. England verwandte in früheren Jahren sehr viele Assyrer in einer Söldnertruppe zur Bewachung der britischen Militärflugplätze im Irak. Hier sehen wir ihre letzten Reste.

Die Stämme der Assyrer lebten bis zum Weltkrieg in einer Stärke von etwa dreißigtausend Seelen als Ackerbauer in ihrer Heimat nördlich von Mossul unter der Herrschaft der Türken. Als England während des Krieges seine Offensiven von Arabien aus gegen die Türkei vortrug, wiegelte es nicht nur die Araber unter dem Versprechen eines einigen und selbständigen arabischen Reichs auf, es versprach auch den Assyrern einen selbständigen Staat, wenn sie sich gegen ihre Herren, die Türken, erheben würden. Die Assyrer waren leicht für diesen Kampf zu gewinnen, denn als nestorianische Christen standen sie schon um ihres Glaubens willen im Gegensatz zu der mohammedanischen Türkei. Aber das Kriegsglück war ihnen nicht hold. Sie mußten sich vor den siegreichen türkischen Truppen auf iranisches Gebiet zurückziehen. Allerdings glaubten sie, daß sie damit rechnen könnten, mit dem Endsieg der Alliierten wieder — und zwar als Herren — in ihre alte Heimat zurückkehren zu dürfen. Sie waren dann nicht die einzigen Enttäuschten des Weltkriegs. Ihre Heimat blieb türkisches Gebiet, sie selbst wurden heimatlos. Die Alliierten hatten

sie genau so vergessen, wie sie das unglückliche Volk der Armenier vergessen hatten, dessen Überlebende heute heimatlos über den ganzen Orient verstreut leben. Die Assyrer allerdings zerstreuten sich nicht. Sie blieben im Irak und verlangten von den Engländern als den damaligen Mandatsherren des Iraks ihren autonomen Staat. So wenig die Iraker vielleicht gegen eine Ansiedlung der assyrischen Stämme in ihrem Lande eingewendet hätten, ein autonomer Staat innerhalb ihrer eigenen Hoheitsgrenzen schien ihnen untragbar. So zogen sich die Verhandlungen jahrelang hin, aber es kam zu keiner Einigung. Gleichsam als Teilentschädigung für die nichtgewährbare Autonomie schuf England die Söldnertruppe der „Levies", die nur assyrischen Männern offen stand. Sie wurden gut bezahlt und erhielten nach zweijähriger Dienstzeit, gleichsam als Abfindung, ein Gewehr und hundert Patronen. Dieses Verhältnis währte fast zehn Jahre so. Die Assyrer, die gedient hatten, zogen mit dem Gewehr und den Patronen zu ihren Stämmen zurück, die sich nördlich von Mossul, in der Nähe ihrer alten verlorenen Heimat, aber auf irakischem Boden, niedergelassen hatten. Die Assyrer hatten das Versprechen der Alliierten trotzdem nicht vergessen. Ihr ehrgeiziger Patriarch Mar Shimun wandte sich, als alle Vorstellungen nichts halfen, an den Völkerbund. Er fuhr nach Genf, mußte aber damals — es war im Jahre 1932 und England hatte gerade mit dem Irak einen fünfundzwanzigjährigen Freundschaftsvertrag an Stelle des Mandatsverhältnisses abgeschlossen — unverrichteter Dinge zurückfahren. England hatte nach dem Gefühl der Assyrer sein Versprechen ein zweites Mal unerfüllt gelassen. Gleichsam als Antwort darauf meuterte eines Tages die ganze Levies-Truppe im Irak. Sie setzten die Offiziere fest und hatten damit scheinbar auch die britischen Flugstützpunkte in ihren Händen. Allerdings hatten sie Englands Machtreserven unterschätzt. Im Verlauf von vierundzwanzig Stunden wurde aus Ägypten das schottische Yorkshire-Regiment in Flugzeugen herangeholt. Die Assyrer erkannten die Aussichtslosigkeit des Widerstandes und ergaben sich. Eigentlich hatten sie es auch gar nicht so ernst gemeint und wollten England nur durch einen Druck zur Einlösung der Ver-



Nicht immer besteht die Wüste aus Sand, fast ebenso häufig ist die Steinwüste, deren Schrecken denen der Sandwüste in nichts nachstehen.

Am Startplatz des „Großen Nairn“ in Bagdad. Dieser Wagen ist mit seinen zwanzig Metern Länge noch immer der unbestritten größte Autobus der Welt.



Fort Rutbah Wells, Halbwegehaus zwischen Bagdad und Damaskus, die beide die 800 Kilometer breite syrische Wüste trennt.

sprechung zwingen. Aber die englischen Kommandostellen waren vorsichtig geworden und lösten den größten Teil der Levies auf. Nur zwei Bataillone wurden im Dienst behalten. Die zu ihren Stämmen zurückgekehrten Assyrer aber begannen nun, gegen die Regierung in Bagdad zu rebellieren. Als die jetzt selbständige irakische Regierung Militär gegen die aufständischen Stämme einsetzte, mußte sie feststellen, daß die Assyrer durch ihre gute Lehrzeit unter den Engländern und die überlassenen Waffen eine ausgezeichnete Truppe darstellten, die der damals noch jungen irakischen Armee ebenbürtig entgegentreten hätte können. Während mit den Aufständischen Verhandlungen aufgenommen wurden, wechselte ein Teil der assyrischen Stämme auf syrisches, also französisches Gebiet. Die französischen Mandatsbehörden konnten sie nicht zur Entwaffnung veranlassen und waren froh, als sie im August 1933 wieder die irakische Grenze überschritten, wo sie gleich wieder in blutige Zusammenstöße mit den irakischen Truppen verwickelt wurden. Ein Teil zog sich wieder über die Grenze in französisches Mandatsland, die sogenannte Dschesireh, zurück, wo er bis heute verblieb, der Rest wurde in schweren Kämpfen von den irakischen Truppen fast vollständig aufgerieben. Nun unternahm der Völkerbund noch einige hilflose Versuche, das assyrische Problem zu lösen. Da an ein friedliches Zusammenleben zwischen Irakern und Assyrern nach all dem Vorgefallenen kaum zu denken war, sollten die Assyrer in ein anderes Land verpflanzt werden. Zuerst schlug man Brasilien vor. Aber der Vorschlag kam nicht zur Durchführung. Dann verfiel man auf Britisch-Guayana. Auch dieser Versuch fand wenig Gegenliebe. Am schwierigsten war die Lösung der Frage, wer eigentlich die Übersiedlung eines ganzen Volksstammes bezahlen solle. So wurde das assyrische Problem ein richtiges Völkerbundsproblem. Ein- bis zweimal im Jahr machte ein Delegierter in einer Unterkommission des Völkerbundes einen neuen Umsiedlungsvorschlag, der aber nie durchkam. Die Assyrer halfen sich schließlich selbst, indem sie, soweit sie es vorher noch nicht getan hatten, alle nach der Dschesireh in Nordost-Syrien übersiedelten. In der letzten Zeit machten sie wieder einmal von sich reden, als sie zusammen mit den andern

Bewohnern dieses Gebietes sich von der zentralen Regierung Syriens in Damaskus lossagen wollten und ähnlich wie der Sandschak Alexandrette Autonomie forderten.

Ein Ölland

In Kerkuk, an der Grenze von Kurdistan, endet die irakische Bahn. Sie kommt von Basra und führt über Bagdad bis hierher. Kerkuk ist ein altes Städtchen, das ohne das Öl kaum je in der Welt genannt worden wäre. Über ein kleines Flüßchen führt eine uralte, steinerne Brücke. In der Mitte der Stadt liegt ein steiler Hügel, auf dem gleich einer Festung das altchristliche Viertel liegt. Dort wohnen die Nachkommen der Nestorianer, jener christlichen Sekte, die in der Zeit des Frühchristentums über ganz Asien verbreitet war und achtzig Millionen Anhänger gezählt haben soll. Ihre winzigen Reste nennen sich heute Chaldäer, gehören meist zu den Resten der assyrischen Stämme und hausen nördlich von Mossul. Sie führen unter der dauernden Verfolgung des Islams ein armseliges Leben. Auch hier in Kerkuk ist ihr Viertel das ärmlichste.

Nach Westen wächst ein neuer Stadtteil. Dort wohnen die einheimischen Arbeiter der „IPC", wie die „Iraq Petroleum Company" allgemein genannt wird. Mit dem Baugrund und den Häusern haben einige geschäftstüchtige Bewohner kräftig spekuliert.

Weit außerhalb der Stadt aber liegt Baba Gurgur, das reiche Ölfeld, der Stolz des Iraks. Es ist eins der modernsten und jüngsten Felder der Welt. Wird es doch erst seit etwa zehn Jahren ausgebeutet. Ähnlich wie in Süd-Iran dürften auch in Baba Gurgur fremde Besucher beim Anblick der Felder überrascht sein. Kein Bohrturm ist weit und breit zu sehen. Obwohl im Umkreis von fünfzig Kilometern etwa vierzig Quellen erschlossen sind, hält man nur fünfzehn im Betrieb, die trotzdem täglich dreizehn bis fünfzehntausend Tonnen Rohöl liefern. Die andern Quellen sind abgedrosselt. Wenn eine solche Quelle erbohrt ist, wird sie — wie auch in Iran — durch ein Ventil gesichert und durch eine

Rohrleitung mit der Zentralanlage verbunden. Der Bohrturm ist in diesem Stadium überflüssig geworden und wird entfernt. Ein kleiner Drahtzaun umschließt als einziges Kennzeichen Ventil und Rohrabzweigung. Das Öl mehrerer Quellen wird in einem Tank gesammelt, nachdem das darin unter hohem Druck stehende Gas, das vorher das Öl aus den oft viele hundert Meter tiefen Bohrlöchern emporgetrieben hat, abgesondert und verbrannt wurde. Seine besonders hohe Giftigkeit läßt eine andere Verwendung kaum ratsam erscheinen. Die Sammeltanks liegen auf kleinen Anhöhen im Umkreis von mehreren Kilometern um die Zentralanlage herum. Aus ihnen wird das vom Gas gereinigte Rohöl durch natürliches Gefälle zu den Tanks der Zentralanlage geleitet, von denen jeder über zehntausend Tonnen faßt. Im Pumpenhaus stehen sechs große Dieselmotoren von je fünfhundert PS., die das Öl auf einen Druck von über fünfzig Atmosphären bringen und es dann in die beiden Rohrleitungen drücken, die nach dem syrischen Hafen Tripolis und dem palästinensischen Hafen Haifa führen. Ein halbes Dutzend großer Ventile verbindet noch einmal die beiden mächtigen Rohre, um die verschiedenen Pumpwerke abwechselnd anschließen zu können. Dann treten sie als die berühmte „Pipe-line von Mossul" den Weg über tausend Kilometer Wüste nach dem Westen an und verschwinden unter der Erde.

Unweit von Baba Gurgur liegen einige natürliche Ölquellen. Ein kleiner schwefelhaltiger Bach und der Geruch ausströmender Erdgase weisen den Weg zu einem tiefen schluchtartigen Trichter, dessen Grund mit dickem schwarzem Erdöl bedeckt ist. Diese natürlichen Quellen waren den Bewohnern Kerkuks und der Umgebung schon seit Jahrhunderten bekannt. Sie holen sich aus dem Trichter in Kannen das Erdöl und verwenden es als Leuchtöl.

In der Nähe von Kerkuk kamen wir auch an einer „Privat-Raffinerie" vorbei. Zwei Kurden hatten sich einen kleinen Steinofen errichtet und darauf zwei Teerfässer angebracht. Die Fässer waren durch ein gewundenes Rohr verbunden, das in einem Wasserbehälter gekühlt wurde. Das Rohöl wurde im ersten Faß erhitzt und die leichteren Bestandteile durch das Rohr als Dampf abgeleitet. Im Wasserbecken kühlten sich die Dämpfe wieder ab

und sammelten sich dann im zweiten Faß als ganz brauchbares Brennpetroleum. Das eingedickte Schweröl im ersten Faß wurde von Zeit zu Zeit fortgeschüttet. Dieses Privatpetroleum kostet die Hersteller fast nichts und findet deshalb bei den Einheimischen regen Zuspruch. Die Ölgesellschaft geht über die kleine Konkurrenz lächelnd hinweg.

Obwohl solche natürlichen Ölquellen ein Zeichen für die Ölhaltigkeit des Bodens sind, bilden sie doch für den Wert eines Ölfeldes keinen schlüssigen Beweis. Sie haben, da sie mit der Erdoberfläche in direkter Verbindung stehen, längst alle flüchtigen Bestandteile verloren, die gerade für die Benzingewinnung von größter Wichtigkeit sind. Auch fehlt solchen Quellen der natürliche Gasdruck, der das Öl hochtreibt. Es müßte also emporgepumpt werden, was die Gewinnung sehr verteuern würde. Das alles erklärt den scheinbaren Widerspruch, daß die Ölgesellschaften einerseits vielhundert Meter tiefe Bohrungen vornehmen, um auf Öl zu stoßen und auf der andern Seite Öl, das frei an der Erdoberfläche liegt, ungenutzt lassen.

In der Nähe dieser natürlichen Ölquelle liegt ein kleiner Talkessel, dessen Boden ganz verbrannt ist. Bei genauem Hinsehen entdeckt man viele kleine blaue Flämmchen. Es sind brennende Erdgase, die sich an dem stark schwefelhaltigen Boden immer wieder entzünden. Zum Glück warnt der starke Gasgeruch Mensch und Tier vor dem Betreten des Tales, dessen hellblaue Flämmchen im Sonnenlicht so gut wie unsichtbar sind. Selbst an den Außenseiten des kleinen Tales genügt es, mit einem Stock ein tieferes Loch in den Boden zu bohren, um gleich darauf eine kleine hellblaue Flamme emporzüngeln zu sehen. Einem vorwitzigen Besucher können dabei leicht Schuhe und Hosenbeine unerwartet zu glimmen anfangen, wenn er unwissentlich auf ein kleines Flämmchen getreten ist. —

Aus diesem Lande des Öls führt die Pipe-line durch Wüstenland südwärts zum Tigris. Ihren Weg kennzeichnet die „T u. T.-line", die Telephon- und Telegraphenlinie. Als gerader Doppelstrich, der sich in der Unendlichkeit verliert, begleitet sie die beiden kleinen Erdwälle, zwischen denen die Rohrleitung unter der Erde

sich hinzieht. Wie ein See aus Sand und kleinen Steinen liegt das Gebiet zwischen den kurdischen Gebirgen und dem Tigris da. Kein Strauch, kein Grashalm belebt die braune Öde. Nur die Luftspiegelungen lassen einmal rechts, einmal links von uns blaue Seen auftauchen, die ebenso geheimnisvoll wieder verschwinden.

Wir fahren immer neben den kleinen Erdwällen her nach Süden. Bei den winzigen Hütten von Fatha erreicht die Leitung den Tigris. Die Rohre treten kurz aus der Erde, um dann sofort im Wasser zu verschwinden, während die T. u. T.-line mit Hilfe von zwei hohen Stahlmasten den Strom überwindet. Personen und Wagen werden durch eine Seilbahn, die zwischen zwei ähnlichen Stahlmasten in zwanzig Meter Höhe den Fluß überbrückt, hinüberbefördert. Wir konnten nicht ganz ein unbehagliches Gefühl unterdrücken, als wir den Tragkorb bestiegen, der uns und den Wagen in schwindelnder Höhe über die strömenden Wasser hob. Er bestand aus einer Holzrampe, etwa zweieinhalb Meter breit und sechs Meter lang, an beiden Seiten durch ein einfaches Gitter geschützt, und durch ein einziges Drahtseil mit der über uns entlanggleitenden Laufkatze verbunden. Gut zwanzig Meter wurde der Korb senkrecht emporgehoben, ehe er die Reise über die unter uns schäumenden braunen Fluten antrat. Dabei geriet er bald in rhythmische Schwankungen, und wir atmeten erst erleichtert auf, als wir auf der andern Seite des Flusses genau so senkrecht wieder heruntergelassen wurden, wie wir auf der nun hinter uns liegenden emporgestiegen waren.

Nach der Durchquerung des Tigris kriechen die Stahlrohre der Ölleitung wieder unter die Erde und wandern in immer gerader Linie durch die Ebene zwischen Tigris und Euphrat. Beim Eintreffen am Euphrat, bei Haditha, müssen sie noch einmal auf gleiche Weise einen Strom durchqueren. Dann nimmt sie die große Pumpstation von Haditha auf. Das Öl in den Rohren hat inzwischen auf dem langen Weg durch die Reibung an den Wänden den größten Teil seines Druckes verloren. Diese Pumpstationen, von denen es auf der ganzen Strecke fast ein Dutzend gibt, erneuern wieder den Öldruck, um mit der notwendigen Geschwindigkeit Höhen und Täler überwinden zu können. In Haditha teilen sich

auch die beiden bisher vereint laufenden Rohrstränge. Der größere Strang läuft weiter südwärts, biegt hinter Fort Rutbah nach Südwesten und endet in Haifa. Diese Leitung verläßt nie britisches Interessengebiet. Die zweite Leitung wendet sich von Haditha aus nach Westen und nimmt ihren Weg über Palmyra und Homs. Anschließend muß sie die Gebirgszüge des Anti-Libanon und des Libanon übersteigen, um dann in der Hafenstadt Tripolis zu enden. Auf beiden Strecken liegen noch neun weitere Pumpstationen, alle ähnlich der von Haditha. Innerhalb eines größeren, umgitterten Geländes liegen außer vier bis fünf Speichertanks von je 10 000 Tonnen Fassungsvermögen die Pumpanlagen, dann Werkstätten, Bungalows für die Ingenieure und Wohnhäuser für die Arbeiter, Magazine, Tanks für Wasser und Öl, Tennisplätze, Verwaltungsgebäude und eine Sendestation. Außerhalb des Stationsgebietes liegt der Flugplatz. Die ganze Anlage gleicht einer auf sich selbst gestellten kleinen Stadt.

Im Pumpenhaus trifft man auf dieselben schweren Pumpenanlagen wie in Kerkuk. Reihen von Meßinstrumenten zeigen genau die augenblicklichen Betriebsverhältnisse auf der Strecke an. Entsteht draußen irgendwo ein Rohrbruch, sei es durch natürliche Ereignisse, sei es infolge eines der so häufigen Attentate aus politischen Gründen, so melden die Druckmesser im Pumpenhaus sofort den Bruch an. Die beiden Stationen, zwischen denen die Unterbrechung festgestellt wurde, treten in telephonische oder telegraphische Verbindung, oder verständigen sich, falls auch die gestört sein sollte, auf drahtlosem Wege. Dann wird eins der Flugzeuge, die auch sonst den Streckendienst versehen, ausgeschickt, um die genaue Lage der Bruchstelle herauszufinden. Sie ist an dem auslaufenden Öl zu erkennen. Die stets bereiten „Fliegenden Kolonnen" eilen dann auf Lastkraftwagen dorthin und wechseln in wenigen Stunden das beschädigte Rohrstück aus. Der Pumpbetrieb wird in der Zwischenzeit nicht einmal unterbrochen, denn das vor der Bruchstelle liegende Werk arbeitet in der Zwischenzeit auf die großen Speichertanks, die eine Gesamtfördermenge von vierzehn Tagen aufnehmen können. Das hinter der Bruchstelle liegende Pumpwerk braucht ebenfalls den Betrieb nicht

einzustellen, da es einstweilen das Öl aus seinen nie weniger als halbvollen Speichertanks weiterleiten kann.

So wandert das Öl wohlbehütet durch die Wüsten bis zu den großen Tanks in den beiden Hafenstädten Tripolis und Haifa. Dort wird es wieder gespeichert und dann von den Tankschiffen übernommen. Von der Hafen-Pumpstation führen die Rohre in zwei bis drei Strängen ins Meer und enden draußen in gelenkigen Schlauchstücken, die an Bojen befestigt sind. Sie können dort von den Tankschiffen jeweils leicht heraufgeholt und angeschlossen werden. An ihnen ist zugleich eine Telephonverbindung befestigt, so daß die auf Reede liegenden Tanker in dauernder telephonischer Verbindung mit der Pumpstation stehen und die Ölmengen genau regulieren lassen können. Nur wenige Meter vom Strand entfernt liegt das Signalhaus der Pumpstation. Hier ist das Hirn und das Herz der Anlage. Bunte Lichter auf den Schaltbrettern zeigen den Kontrolleuren genau an, auf welchen Leitungen gepumpt wird, wann gestoppt oder umgeschaltet werden muß oder wann ein Tanker gefüllt ist. Ein großes Tankschiff kann bis zu zehntausend Tonnen Rohöl an Bord nehmen, fast eine Tagesproduktion der Felder. Diese Menge wird in kaum mehr als vierundzwanzig Stunden in das Schiff gepumpt. Von dort nimmt es dann seinen Weg nach dem Westen, meist nach Marseille, um raffiniert zu werden und als Benzin oder Petroleum auf den europäischen Markt zu kommen.

Die Geschichte des Öls

Daß man bei Mossul Öl finden könne, wußten die Ölinteressenten der Welt schon lange vor dem Kriege. Aber die zu erwartenden Schwierigkeiten des Abtransports schienen unüberwindlich. Liegen doch fast tausend Kilometer weg- und wasserlose Wüste zwischen diesen Feldern und den Häfen des Mittelmeers. Erst kurz vor Beginn des Weltkrieges gab die Osmanische Regierung einer Gesellschaft eine Ölkonzession. Es war die „Turkish Petroleum Company", bei der anfangs die Hälfte der Anteile in türkischer Hand war, während sich die zweite Hälfte die Deutsche

Bank und die Shell-Gruppe teilten. Kurze Zeit später wußte sich die Anglo-Persian-Oil-Co., die heutige AIOC, in den Besitz der türkischen Anteile zu setzen. Zu praktischen Resultaten konnte diese Gesellschaft aber nicht kommen, da inzwischen der Weltkrieg ausgebrochen war. Der Ausgang des Krieges gab England das Ölgebiet als Mandatsland in die Hand. Mossul wurde dem neuen Königreich Irak zugeschlagen und im Jahre 1925 wurde die alte Konzession neu erteilt. Der früher deutsche Anteil ging dabei auf eine französische Gesellschaft, die „Compagnie Francaise des Pétroles" über. Der englische Anteil blieb vorerst unverändert. Mehrere Jahre vergingen mit der Forschungsarbeit der Geologen. Inzwischen war in der übrigen Ölwelt zwischen den alten Gegnern im internationalen Geschäft, den Engländern und den Amerikanern, ein Waffenstillstand zustande gekommen. Eine der Forderungen der Amerikaner war ihre Beteiligung am irakischen Öl. So entstand 1928 die endgültige Zusammensetzung der „Iraq Petroleum Company", kurz „IPC" genannt. Die Anglo-Persian-Oil Comp., die die Hälfte ihrer Anteile den Amerikanern überlassen hatte, besaß jetzt ebenso wie die Shell-Gruppe und wie die Franzosen und die Amerikaner je ein Viertel der Anteile. Genau genommen waren es eigentlich nur je 23¾ Prozent, denn die letzten fünf Prozent hatte sich ein einzelner Mann, der Armenier C. Gulbenkian, ausbedungen. Und offensichtlich fanden die großen Ölgesellschaften seine Forderungen begründet, denn sie überließen ihm, der zugleich einen hohen Posten in der Shell-Gruppe innehatte, die gewünschten Anteile.

In dieser Zeit war gerade die erste Bohrung bei Baba Gurgur fündig geworden. Mit ungeheurer Wucht ging ein Ölregen über das Land nieder. Acht Tage verflossen, ehe man die entfesselten Naturkräfte in geordnete Bahnen gelenkt hatte. Aber der Beweis für die Größe und Ergiebigkeit der Felder war erbracht. Nun galt es, die Frage zu klären, wie dieses Öl zur Küste gebracht werden konnte. Der kürzeste Weg für eine Rohrleitung hätte von den Feldern zu dem nordsyrischen Hafen Alexandrette geführt. Dieser Weg fiel aber aus politischen Gründen aus. Die Gründe werden heute auch dem Außenstehenden begreiflich, wenn er die inzwischen

eingeleitete Entwicklung des Sandschak Alexandrette in Betracht zieht. Aber auch der französische Vorschlag einer Rohrleitung nach Tripolis fand bei den englischen Partnern wenig Gegenliebe. Das britische Öl, für das man im Weltkrieg hart genug gekämpft hatte, sollte auch nach einem unter britischem Einfluß stehenden Hafen gebracht werden. Der einzige, der dafür in Frage kam, war Haifa. Als Engländer und Franzosen sich nicht einigen konnten, blieb als Ausweg nur der Bau zweier Leitungen, einer nach Tripolis und einer nach Haifa. So konnte man beiden Wünschen gerecht werden. Allerdings war der französische Erfolg nicht hundertprozentig. Denn da sowohl der Ausgangspunkt, als auch ein gutes Drittel der französischen Leitung auf irakischem Gebiet blieben, untersteht sie doch an entscheidenden Stellen dem britischen Einfluß. Die politischen Sonderwünsche wurden überdies für die Gesellschaft ziemlich kostspielig. Denn während der direkte Weg nach Alexandrette kaum 800 Kilometer betragen hätte, mußte man jetzt zwei Rohrleitungen von insgesamt zweitausend Kilometern Länge verlegen. Wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, daß auch im Ölgeschäft die Politik das Primat hat, dann wäre er hier erbracht worden.

Man schrieb das Jahr 1931. Der Bau der Pipe-line konnte beginnen. Es war ein gigantisches Werk, das in den ersten Monaten dieses Jahres begann und vertraglich am 31. Dezember 1935 beendet sein sollte. Aber die Ingenieure der Gesellschaft schufen einen neuen Rekord. Schon im Januar 1935, fast ein Jahr vor Ablauf der Frist, war die gesamte Rohrleitung mit all ihren Nebenarbeiten vollendet. Das Öl begann zu fließen. Welche Arbeit, welcher Kampf gegen die Naturgewalten war in diesen vier Jahren geleistet worden! Um die Schwierigkeiten dieser Arbeit auch nur annähernd würdigen zu können, muß man sich vorstellen, daß die mehr als zweitausend Kilometer lange Rohrleitung unterirdisch geführt wurde; daß fast der ganze Weg durch Wüsten führte, die vorher nicht einmal eine Karawane in dieser Richtung gekreuzt hatte. Es gab kein Wasser, also mußten eigene Wasserleitungen über hunderte von Kilometern herangeführt werden. Telephon- und Telegraphenlinien sollten die Pipe-line

begleiten. Elf mächtige Pumpstationen waren auf der gesamten Strecke zu errichten, die dem Öl immer wieder den durch Reibung und Gefälle verlorengegangenen Druck zu erteilen haben.

Über drei Jahre wurde an dem Bau gearbeitet. Drei Jahre lang fraß sich die Rohrleitung immer weiter durch Sand-, Stein- und Lavawüsten, durch Sümpfe, durch Ströme, über Gebirge und durch verschlammte Täler, bei glühender Sonnenhitze und schneidender Winterkälte hin zum Meer. Riesige Bagger gruben mit Fräsern den Graben für das Rohr. Wo der felsige Grund nicht nachgab, mußte Dynamit an die Stelle des Fräsers treten. Traktoren, die schon an Tanks erinnerten, spurten den ersten Weg durch das Neuland, schleppten auf ihren Anhängern bis zu vierzig Tonnen Eisenrohre über den Wüstengrund. Die größte Schwierigkeit dieser Arbeit aber lag darin, daß es in der Wüste nichts gab. Alles mußte viele hundert Kilometer weit herangeschafft werden. Dabei beschäftigte dieser Bau zehntausend Menschen. Ganze Stämme der nomadisierenden Araber fanden viele Monate hindurch Arbeit, bis sich der eiserne Wurm zu Gegenden durchgefressen hatte, die von ihrer Heimat zu weit entfernt lagen. Alle diese Menschen wollten versorgt sein. Ein Heer von Facharbeitern wurde eingesetzt. Man brauchte Essen für sie, ein Dach über den Kopf, Schutz gegen die Gefahren der Wüste, die sich in fast achthundert Kilometer Breite ohne jede Unterbrechung zwischen Kerkuk und den Wohngegenden des Mittelmeers hinzieht. In den Sommermonaten goß die Sonne ihre Strahlen wie flüssiges Blei auf das Häuflein Menschen, das unten im Staub grub und bohrte, hämmerte und schweißte. Siebzig Grad Celsius sind im Sommer in der Wüste keine seltene Temperatur. Im Winter aber fällt das Thermometer unter Null, der Regen verwandelt die Bodensenkungen in Sümpfe, Schnee fällt, eisige Winde fahren über die syrische Wüste. Dann wieder stellt sich der Arbeit ein Lavafeld entgegen, fast hundert Kilometer breit, ein einziger schwarzer Steinhaufen, Steine in allen Größen, bis zu zentnerschweren Blöcken. Dann kommt wieder Sand, Flugsand, in dem jeder Wagen versinkt. Und immer fehlt das Wasser, muß mühselig herangeschafft werden. Man schätzt die Kosten dieses Baues

auf über zehn Millionen Pfund Sterling, also weit über hundert Millionen Mark. Die Wirtschaftsbilanzen ganzer Staaten wurden in diesen drei Jahren durch den Bau der Pipe-line maßgebend beeinflußt. Die Unmengen an Bau- und Transport-Material, an Hilfsmaschinen, an indirekten Verbrauchsgütern veränderten die Handelsstatistiken von Syrien, dem Irak, Transjordanien und von Palästina von Grund auf.

Das Aufhören der Arbeiten warf erst recht eine ganze Reihe ernster Probleme auf. Viele tausende von arabischen Arbeitern waren wieder arbeitslos geworden, wollten aber nicht zu ihren Stämmen zurück, sondern vermehrten das Proletariat der Städte am Mittelmeer. Wirtschaftliche Rückschläge waren unvermeidlich, wenn sie auch meist von den Regierungen geschickt abgefangen wurden. Dem davon am meisten berührten Staat, dem Irak, brachte die Vollendung des Projekts eine hohe Dauereinnahme. Mit der steigenden Förderung der Felder, die heute schon vier Millionen Tonnen pro Jahr erreicht, steigen auch die Einnahmen der irakischen Regierung. Im Jahre 1937 zahlte die „IPC" an den irakischen Staat gegen zehn Millionen Mark Abgaben.

Nichts zeigt besser den in den letzten Jahren ungeheuer gestiegenen Bedarf an Öl in den Ländern Europas als die Tatsache, daß die seit mehr als drei Jahren aus dem Mossulgebiet kommenden vier Millionen Tonnen Öl vom Weltmarkt anstandslos übernommen werden. Die Nachfrage ist sogar so stark, daß die „IPC" sich mit dem Gedanken trägt, die Rohrleitung nach Haifa zu verdoppeln und in Haifa selbst eine Raffinerie zu errichten. Es ist schon eine besondere Gesellschaft hierfür gegründet, die „Consolidated Rafineries Ltd.", von der die „AIOC", wohl um ihrer Raffineriefachleute willen, 51 Prozent und die Shell 49 Prozent der Anteile in Händen hat. Die Leistung der britischen Strecke soll dann mit der Verdoppelung der Rohre bis auf vier Millionen Tonnen pro Jahr gesteigert werden. Zugleich will man mit diesem Öl die Märkte des östlichen Mittelmeers erobern und das rumänische Öl verdrängen. So will das Mossulöl, das bisher fast ausschließlich auf den französischen Markt gelangte und erst dort raffiniert wurde, in eine neue Entwicklungsphase treten. In

Frankreich füllte es bisher eine Lücke im gestiegenen Verbrauch aus, im östlichen Mittelmeer will es sich im Kampf gegen alte Lieferanten neue Märkte erobern. Wichtiger noch als dieser Wirtschaftskampf dürfte allerdings die dadurch noch gesteigerte Bedeutung des Palästinahafens Haifa sein, die mehr denn je beweist, daß England nicht mehr gewillt sein kann, diesen Platz zu räumen. —

Zwischen dem ewigen Sand und dem Wasser

Wir waren von unsern Ausflügen nach Kerkuk und entlang der Pipe-line nach Bagdad zurückgekehrt und wollten nun nach Damaskus, jenseits der Wüste. Achthundert Kilometer breit ist dieses Band des Schweigens. Vor wenigen Jahren war es noch ein Wagnis, mit einer der seltenen Kamelkarawanen die beschwerliche mehrwöchige Reise zu unternehmen. Heutzutage dagegen — so sagte man uns — sei es eine Kleinigkeit. Man steige früh oder abends in den Autobus, fahre vierzehn Stunden durch die Wüste und steige dann, zwar leicht mitgenommen, aber sonst wohlbehalten, in Damaskus vor dem Hotel Omayad aus, um sich dort gleich ein stärkendes Bad bereiten zu lassen. Die Fahrt selbst sei ein leichter Trip: „... Sie setzen sich in die bequemen Sessel des Pullman-Wagens der Nairn-Company, mittags lunchen Sie im Wagen, eine kleine Bar sorgt für die Stillung Ihres Durstes, das Dinner nehmen Sie in Fort Rutbah Wells und das Frühstück schon in Damaskus." Fabelhaft, also so werden wir es machen!

Zunächst wollen wir uns die Karten für die am nächsten Morgen fällige Abfahrt des Convoys — das heißt der Wagengruppe, die dann geschlossen durch die Wüste fährt, um sich gegenseitige Hilfe leisten zu können — bei der Nairn-Comp. sichern. Dort erleben wir die erste Enttäuschung: man bedauert, aber es sei kein Platz mehr frei. Der nächste Convoy geht erst vier Tage später. Solange wollen wir nicht warten, also wenden wir uns an ein Reisebüro. „Aber eine Kleinigkeit, mein Herr! Wozu wollen Sie auch gerade mit Nairn fahren. Es fahren doch am selben Tag im gleichen

Convoy noch soviel andere Autobusse. Und die Plätze sind dort viel billiger!" Ich bin im Orient aus Gewohnheit mißtrauisch, wenn jemand freiwillig, ohne zu handeln, viel billiger ist als die Konkurrenz. Dann ist meistens etwas faul dabei. Ich vergewissere mich also: „Ist es auch ein richtiger Autobus?" „Aber natürlich", wird mir versichert. „Mit bequemen Sitzen?" Bequemer als bei Nairn! Und trotzdem billiger? Der gefällige Angestellte nimmt uns sogar in die Garage der Gesellschaft. Da stehen die Autobusse für die nächste Wüstenfahrt. Der für uns vorgesehene sieht wirklich ganz passabel aus. Die Plätze, wenigstens die vordern, sind auch bequem. Wo mag also bloß der Pferdefuß stecken? Aber schließlich bleibt uns gar nichts anderes übrig, wenn wir überhaupt morgen mitwollen. Also schließen wir ab. „Um sechs Uhr früh startet der Convoy, seien Sie bitte um halb sechs hier."

Die Sonne webt eben ihre ersten rötlichen Schleier am östlichen Himmel, da sind wir schon mitten in den Reisevorbereitungen. Der unausgeschlafene Koch muß uns noch schnell einige Sandwiches zum Mitnehmen herrichten. Das wird bis Fort Rutbah wohl reichen. Nun geht es zur Garage. Dort herrscht Hochbetrieb. Der Besitzer ist sehr höflich, verdächtig höflich. Wir gehen zu unserm Autobus, er ist schon voll besetzt bis auf unsere beiden Plätze. Wir steigen ein: Aha! Jetzt weiß ich auch, warum die Plätze so billig waren. Der Wagen ist ein richtiges Auswandererschiff. Außer den vier, fünf besseren Plätzen vorn bei uns, die von einigen irakischen Händlern eingenommen werden, ist der ganze Wagen vollgestopft mit ärmlichen Auswanderern, die Weiber, Kinder und Hausrat mitgebracht haben. Wir versuchen, so gut es geht, unterzukommen. Eigentlich hat man unsere Sitze und Koffernetze schon mit allerlei Gepäck belegt gehabt, aber man bemüht sich redlich, die Plätze wieder freizubekommen. Es ist nur schwer, weil wirklich alles übervoll ist. Da fährt der Autobus schon aus der Halle und über die Brücke zur andern Seite des Tigris. Dort liegt der Flughafen von Bagdad, einer der größten Landflughäfen Asiens. Er ist zugleich der Sammelpunkt der Wüstenconvoys. Als wir eintreffen, steht der große Nairn-Pullman-Wagen schon da. Wir werfen ihm und den Glücklichen, die dort noch Plätze bekommen

haben, sehnsüchtige Blicke zu. Der Wagen ist ein Ungeheuer, der größte Autobus der Welt auf insgesamt achtzehn Rädern. Bei seiner Gesamtlänge von zwanzig Metern kann er in keine Stadt einfahren. Er startet deshalb auf dem Flugplatz in Bagdad, der schon in die Wüste übergeht, und endet in Damaskus, das ebenfalls an die Wüste grenzt. Der Wagen hat drei Schofföre, die sich gegenseitig im Fahren ablösen. Er bietet zweiunddreißig Passagieren Platz.

Nach einigem Warten scheint der Convoy zusammen zu sein. Die Ausfahrt beginnt. Voran der große Nairn-Wagen. Dann folgen fünf, sechs andere Autobusse, ähnlich beladen wie wir, und einige Lastwagen. Schon nach wenigen Minuten breitet sich rechts und links die braungelbe Wüste aus. Ein leichter Staubwind schwächt das Sonnenlicht. Die Hitze ist noch erträglich. Jetzt können wir uns unsere Mitreisenden in Ruhe ansehen. Die erste und die zweite Sitzreihe sind „Erste Klasse". Da stehen nur je drei Plätze nebeneinander. Außer uns, die wir die zweite Reihe bevorzugt haben, weil man da wenigstens die Beine ausstrecken kann, sitzen hier noch zwei irakische Kaufleute, erkenntlich an ihren schwarzen Schottenmützen, die König Feisal im Irak eingeführt hat. Die andern beiden sind Kaufleute aus Beirut, die sich auf der Heimreise befinden. Es sind stille und angenehme Reisegenossen. Hinter uns beginnt die „Zweite Klasse". Da stehen schon vier Plätze nebeneinander, die natürlich auch entsprechend enger sind. In der Reihe hinter uns hat ein Hausvater die vier Plätze für sich und seine Familie erworben. Diese Familie besteht aus seiner Frau, die hinter ihrem schwarzen Schleier eine ziemliche Körperfülle verbirgt, einem dauernd schreienden kleinen dicken Bengel und zwei Mädeln im Alter von vielleicht sechs und acht Jahren. Das große Gepäck aller Reisenden ist draußen auf dem Verdeck untergebracht worden. Nur das, was jeder für den augenblicklichen Bedarf benötigt, soll im Wageninnern mitgenommen werden. Der Hausvater hat als erstes für einen großen Korb mit Eßwaren gesorgt. Damit wird die ganze Familie von der ersten Stunde der Reise an dauernd verköstigt. Essen macht Durst, besonders bei einer Wüstenfahrt. Also hat er auch zwei große irdene

Krüge mit Wasser mitgenommen. Den einen davon stieß allerdings das eine Mädel gleich in der ersten halben Stunde um. In der nächsten Zeit schwammen deshalb die Schalen der schon verzehrten Orangen und Bananen im Wagen herum. Leider auch die Ledertasche meiner Frau, die sie leichtsinnigerweise vor sich auf den Boden gestellt hatte. —

Zur kompletten Berücksichtigung des Stoffwechsels gehört aber mehr. Und da man bei kleinen Kindern ja nie wissen kann ..., hat der Hausvater auch gleich vorsorglich dafür ein Gefäß mitgenommen. Mangels einer besseren Abstellmöglichkeit wurde es unter meinem Sitz verstaut, um stets griffbereit zu sein. Friedlich schaukelt unser Autobus durch den Wüstensand. Auch die weiter rückwärts sitzenden Reisenden haben es sich inzwischen auf ihre Art gemütlich gemacht. Sie sitzen zusammengedrängt mit teils hochgezogenen Beinen, rauchen, kauen Salatblätter oder knacken Kürbiskerne. Je weiter die Sitzreihen nach rückwärts liegen, desto enger müssen sich die Menschen zusammendrängen. Es ist fast unvorstellbar, wieviele Personen hierzulande in einem Autobus Platz finden, und das ohne zu murren.

Wir haben die gute Straße verlassen und fahren durch ein Land, das von der Sonne ganz ausgedörrt ist. Manchmal liegt ein weißer Schimmer über dem Boden. Salz, das die Erde ausgeschwitzt hat. Wir überqueren einen Kanal, dann taucht nach ungefähr zweistündiger Fahrt ein grüner Streifen vor uns auf: es sind die Palmenwälder am Ufer des Euphrat. Eine schmale Brücke überspannt den Strom, dann erreichen wir Ramadi, einen kleinen Ort, in dem sich die irakische Zollkontrolle befindet. Noch einmal treffen sich hier alle Wagen des Convoys. Aber sowie sie abgefertigt sind, fährt jeder von ihnen getrennt ab. Schon der Staubentwicklung wegen sucht jeder eine eigene Fahrspur. Nur unser Wagen steht immer noch. Steht und steht. Eine Stunde ist inzwischen vergangen. Der letzte Wagen fährt los. Nur wir stehen noch immer. Was zum Teufel kann denn nur gerade mit unserm Wagen los sein? Die Paßkontrolle ist doch schon längst vorbei. Da stellen unsere Mitfahrer fest, daß der dicke Hausvater fehlt. Endlich kommt auch er angekeucht, steigt ein und wir

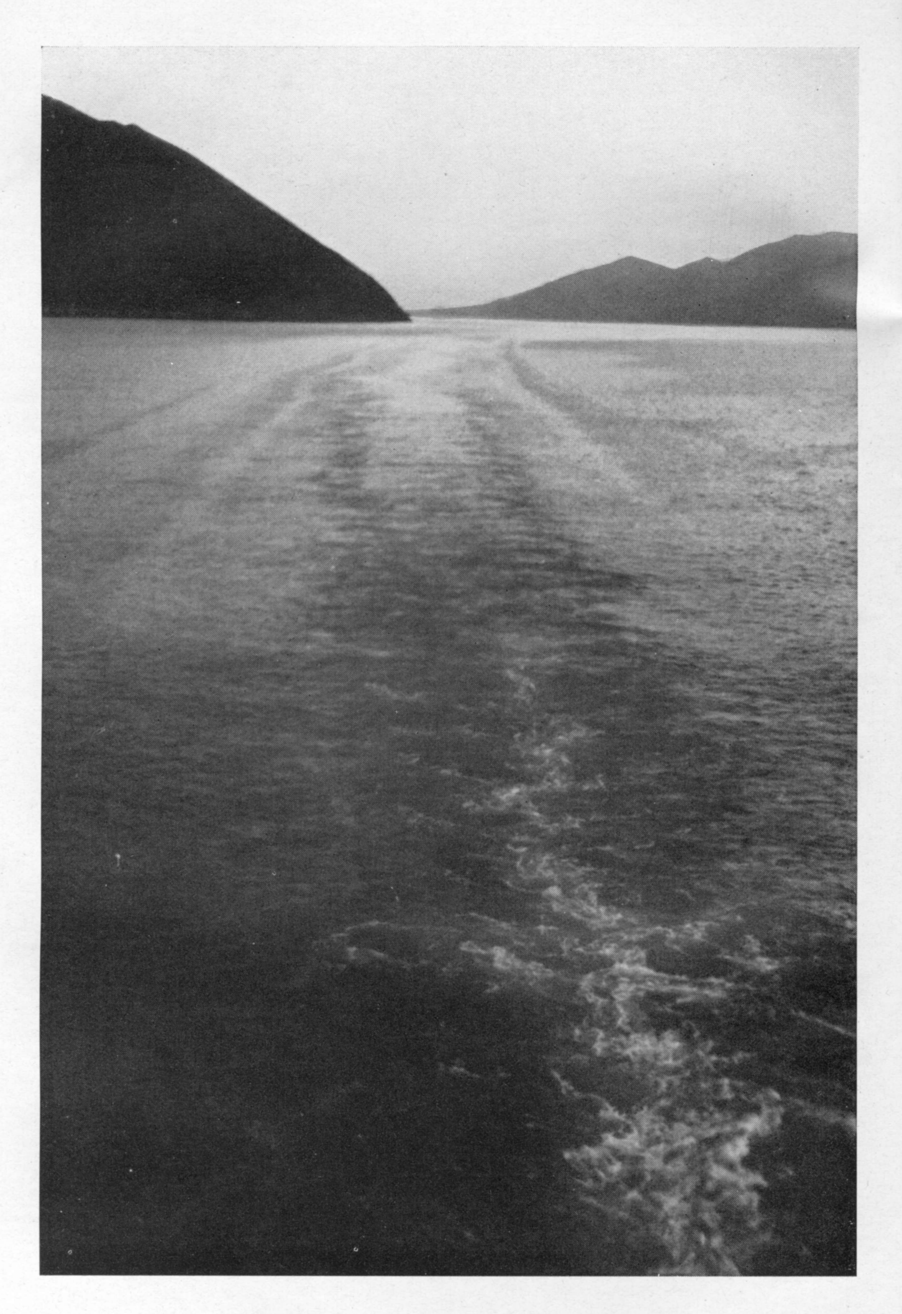
fahren los. Die Mitreisenden wollen wissen, was denn los gewesen sei. Da erzählt er: Als treusorgender Vater hatten ihm die im Korb mitgeführten Eßwaren nicht genügt. Sicherheitshalber hatte er im großen Gepäck noch ein kleines Körbchen mit Datteln mitgenommen. Diese Datteln waren den Zollbeamten in die Hände gefallen. Die Ausfuhr von Datteln ist nur gegen Zertifikat gestattet. Unser Dicker hatte natürlich kein Zertifikat. Also mußten viele Papiere ausgefüllt und der Ausfuhrzoll errechnet werden. Er betrug zwei Annas, das sind etwa neun Pfennige. Eine Stunde war um. Wir durften weiterfahren.

Wieder nimmt uns die unendliche Wüste auf. Stunde um Stunde vergeht. Die Sonne glüht durch den Schleier feinen Sandstaubs, den der Wind hochweht. Braune Öde, manchmal mit Steinen, manchmal mit winzigen kleinen Dornenballen überstreut. Manchmal durchfahren wir leicht welliges Gelände, manchmal ebene Flächen. Aber immer bedecken Steine den Boden. Einmal wird ein kurzer Halt gemacht. Die Fahrgäste steigen aus. Die einen, um sich die Beine zu vertreten, die andern mit dem bewußten kleinen Kännchen der Orientalen. Dann geht es weiter. Das dicke Kind hat einen zu großen Bissen verschluckt, hustet, erstickt fast. Riesige Aufregung im Wagen. Alle wollen der verzweifelten Mutter mit Ratschlägen helfen. Die beiden Mädel lehnen sich über unsere Stuhllehnen und kratzen sich ordentlich in den dichten abstehenden Haaren, bis wir höflich, aber bestimmt beim Vater Protest einlegen. Wir fahren, fahren ...

Seitlich tauchen manchmal niedrige Tafelberge auf, sonst ist der Boden fast eben. Es gibt keine Straße. Nur etliche Wagenspuren, die aber immer bald der Wind verweht. Und alle zwei Kilometer taucht ein schwarz-weißer Markierungspfahl auf. Es bleibt allen Wüstenreisenden ein Rätsel, woran so ein Wüstenschofför seinen Weg erkennt. Der Wagen schlängelt sich durch ein Steinlabyrinth. Einmal kommen wir für einige Kilometer auf eine spiegelglatte Fläche. Es muß früher ein See gewesen sein. Die Ränder sind dunkel, die Ebene selbst ist ganz hell. Man erzählt sich, daß auf einer solchen Ebene, wo doch die „Straße" fast einen Kilometer breit ist, am hellichten Tage zwei Lastwagen zusammen-

In dem trügerischen Schlamm des Wadis
waren die altersschwachen Autobusse im Nu festgefahren.

Sogar dem „Nairn“-Postwagen bereitet das Wadi einige Schwierigkeiten.



Heimwärts.

gestoßen waren. Jeder wollte der Staubfahne des andern in der Windrichtung ausweichen, jeder verließ sich auf die schließliche Einsicht des andern, und schließlich saßen sie mit ihren Kühlern aufeinander. —

Mit der sinkenden Sonne rücken die Tafelberge immer näher heran. Schwarze Ziegenhaarzelte zeigen ein Beduinenlager an, wir nähern uns dem Wüstenfort Rutbah, das auf halbem Weg nach Damaskus liegt und die wichtigen Quellen von Rutbah schützt. Es ist ein englisch-irakischer Stützpunkt. Neben dem Fort liegt ein Flugplatz, eine Funkstation steht zur Verfügung und — nicht zu vergessen — ein Rasthaus der Nairn-Company. Die Aufmachung, das Essen, sind englisch-europäisch, die Preise enorm, aber begründet, wenn man bedenkt, daß jedes Ding, aber auch jedes, vierhundert Kilometer weit durch die Wüste herangeschafft werden muß. Das Rutbah-Fort ist ein quadratischer Bau, der den in der Mitte gelegenen Hof mit dem Brunnen einschließt. Den Dienst versieht irakisches Militär mit Beduinen als Wüstenpolizei. Wir nehmen nur Tee, denn wir rechnen ja damit, daß wir am nächsten Morgen schon in Damaskus sein werden. Dazu verzehren wir unsere Brote.

Dann beginnt wieder der Start der Wagen, die hier aufeinander gewartet haben, um während der Nacht enger zusammen zu bleiben. Kurz hinter Rutbah kreuzen wir die Pipe-line nach Haifa. Sie ist hier nur an den Telephon- und Telegraphenmasten zu erkennen. Mit ihr verschwindet das letzte Zeichen der Zivilisation, die Wüste nimmt uns wieder auf. Draußen ist mit der Nacht auch die Kälte gekommen. Wir wickeln uns in Decken und Mäntel und versuchen zu schlafen. Auch auf den Sitzen hinter uns wird es stiller. Das Knacken und Knabbern hat aufgehört und mehrstimmigen Schnarchtönen Platz gemacht. Der Wagen windet sich zwischen großen und kleinen Steinen hindurch, manchmal zuckt bei einer Wendung der Scheinwerfer eines unserer Begleiter durch die Nacht oder die Staubfahne eines der vor uns fahrenden Wagen wächst als leuchtende Wolke in den dunklen Himmel.

Endlos währt die Nacht. Die Kälte kriecht langsam durch alle

Decken hindurch und läßt die Glieder erstarren. Viel Bewegung lassen die engen Sitze nicht zu . Dann steigt endlich ein erstes unbestimmtes Grau um uns empor. Wir nähern uns dem französischen Grenzfort Abu-el-Chamat, das nur mehr achtzig Kilometer von Damaskus entfernt liegt. Schon tauchen seine bleichen Mauern mit den kleinen dunklen Schießscharten aus der Dämmerung auf. Wie böse Augen starren sie uns an. Wir halten, unser Fahrer geht mit den Pässen der Reisenden zur Kontrolle. Inzwischen kommt die Gepäckrevision und bringt etwas Leben in die dunkle Masse der Schlafenden. Aber bald ist wieder Ruhe. Der Fahrer ist mit den Pässen immer noch nicht zurück. Wir versuchen wieder einzuschlafen. Andere Wagen sind schon abgefertigt, rollen weiter.

Da kommt unser Fahrer, wendet sich an mich: „Sie müssen selbst zum Paßbeamten gehen. Man will Sie nicht einreisen lassen." Das macht wach! Ich steige aus und folge ihm ins Fort. Zwei syrische Posten stehen am Eingang. Drin ist wieder ein quadratischer Hof mit dem Brunnen in der Mitte. An zwei Seiten sind Aufenthaltsräume für die kleine Militärbesatzung. Der übrige Teil wird von der Steinmauer mit den Schießscharten umfaßt. Ich trete in den Raum des Paßbeamten. Es ist ein schwarzhaariger, dunkelhäutiger Syrer, wie ja auch die ganze Besatzung des Forts aus Syrern besteht. Er wiederholt mir die Mitteilung des Fahrers: „Sie können nicht einreisen. Ich habe Anweisung, Sie nach Bagdad zurückzuschicken." Ich weise darauf hin, daß wir doch nur durchreisen wollen, daß wir noch am selben Nachmittag das Land wieder verlassen hätten, es ändert nichts. Der Grund? Er zuckt die Achsel. Vielleicht ist es nur eine Verwechselung — ich kann ihn nach langer Debatte wenigstens veranlassen, noch einmal in Beirut anzufragen. Das kann aber erst nach neun Uhr geschehen und jetzt ist es halb sechs. Der Wagen kann nicht länger auf uns warten. Wir lassen unser Gepäck abladen und stellen es in den Hof. Der Omnibus fährt ohne uns ab —. Und wir hatten doch so fest damit gerechnet, in einer Stunde schon in Damaskus zu sein. Statt dessen sitzen wir in der Morgenkühle unausgeschlafen, durchgerüttelt, hungrig und frierend im Hof des

Forts auf unserm Gepäck. Nach einer längern Intervention erreiche ich wenigstens, daß meiner Frau ein kleiner Raum mit einem Bett und einem Stuhl überlassen wird. Durch eine neuerliche Unterhandlung kann ich auch noch zwei Gläser Tee für uns bekommen. Wir essen unsere letzten Scheiben Brot dazu. Unsere Eßvorräte waren ja nur für die Vierundzwanzigstunden-Fahrt berechnet gewesen. Meine Frau legt sich auf das Bett, ich gehe zum Brunnen, setze mich hin und rasiere mich. Wenn ich mich schon nicht in Damaskus baden kann, will ich mich wenigstens hier rasieren ... Aber damit kann ich nicht vier Stunden ausfüllen. Also laufe ich im Hof hin und her. Endlich zeigt meine Uhr neun. Ich gehe zum Paßbeamten, er schüttelt den Kopf: „Oh, Sie müssen noch warten, es ist doch erst acht!" Ich sehe noch einmal auf meine Uhr — ach richtig, zwischen Irak und Syrien besteht ja eine Stunde Uhrzeit-Unterschied. Hier ist es erst acht. Also noch einmal warten. Dann wird es auch nach syrischer Zeit neun, dann zehn. Noch immer ist kein Bescheid da. Ich will selbst mit unserm General-Konsul sprechen. Nein, das geht nicht. Es ist verboten! Also weiterwarten. Währenddessen kommen einige Wagen aus Damaskus. Nach kurzer Kontrolle fahren sie weiter. Sie wollen bis zum Abend in Rutbah sein. Gegen elf kommt endlich der Paßbeamte heraus: „Es bleibt dabei, Sie müssen nach Bagdad zurück!" Schön, aber wie denn? Er zuckt die Achsel, „das ist Ihre Sache. Sie müssen jedenfalls bis Mittag das Fort in Richtung Rutbah verlassen haben. Wenn Sie nicht selbst eine Fahrgelegenheit finden, lasse ich auf Ihre Kosten aus Damaskus einen Wagen kommen, der Sie nach Rutbah bringt." Da gehe ich schon lieber selbst auf die Suche nach einer Fahrgelegenheit. Draußen hält gerade ein Lastwagen, der eine neue Chevrolet-Limousine aufgeladen hat, um sie nach Bagdad zu bringen. Die drei Plätze beim Führer des Lastwagens sind zwar schon durch den Fahrer und seine zwei arabischen Begleiter besetzt, aber da zu so später Vormittagsstunde kaum mehr andere Wagen zu erwarten sind — der Bagdad-Convoy ist schon früh hier durchgekommen — nehme ich die Verhandlungen mit dem Fahrer auf. Nach langem Feilschen erwerben wir für fünf Pfund das Recht, die

Fahrt in der aufgeladenen Limousine mitzumachen. Wir klettern also über die Schutzverkleidung zur Limousine, die Koffer werden an den Trittbrettern des Lastwagens festgebunden, dann geht es los. Ein letzter böser Blick geht zu den spöttisch grinsenden Posten von Abu-el-Chamat, dann rattern wir ostwärts, wieder zurück in die Unendlichkeit der Wüste.

Anfangs ist noch eine Art Weg da. Trotzdem reichen schon diese Unebenheiten aus, um uns immer wieder mit den Köpfen gegen die Decke des Wagen fliegen zu lassen, denn jede Erschütterung gibt der elastisch festgebundene Personenwagen doppelt und dreifach wieder. Die tollste Seefahrt ist nichts dagegen. Es ist Mittag, die Sonne sendet Glutwellen auf uns herunter. Wir sind gedrückter Stimmung, denn wir fahren einer reichlich unbestimmten Zukunft entgegen. Weshalb uns die französischen Behörden nicht durch Syrien reisen lassen wollten? Wir konnten es nie erfahren. Möglich, daß sie Angst hatten, die bösen Deutschen könnten im ohnehin gärenden Syrien allzu freundschaftlich aufgenommen werden. Für uns gab es jedenfalls das ungelöste Rätsel, wie wir — ohne Syrien zu berühren — nach der Küste des Mittelmeeres kommen sollten.

Die Hitze im Wagen ist unerträglich geworden. Ich versuche, die Fenster zu öffnen, gebe aber den Versuch bald auf. Draußen weht ein Staubwind, der sofort wie Nebel hereindringt und das Atmen schwer macht. Wir brauchen alle Hände, um uns nur immer wieder gegen das Hochgeschleudertwerden zu schützen. Die Lippen springen auf, die Augen brennen. Dieser Durst! In unserer Thermosflasche ist noch abgekochtes Wasser, dazu kommt eine Flasche mit Ginger-Limonade. Unsere gesamten Eßvorräte bestehen nur noch aus etwa einem Dutzend Kekse, die sich mehr durch Zufall in unser Gepäck verirrt haben. Das Trinken ist ein Kunststück. Jeder Tropfen ist kostbar, aber bei der Rüttelei kann man fast nichts in den Mund bekommen. Endlich gegen drei Uhr hört das fürchterliche Rütteln auf. Die Fahrer machen eine Mittagpause. Wir können etwas Luft schnappen. Das Absteigen aus dem Wagen ist ein Kunststück für sich. Unten neben dem Wagen sitzt der Fahrer mit seinen Begleitern, kocht Tee und verzehrt

Salatblätter mit arabischen Brotfladen. Auch uns wird ein solcher Brotfladen angeboten.

Nach einer Stunde geht es weiter. Aber wir sind oben in unserm Wagen nicht mehr allein. Der eine der Begleiter, vielleicht ist es ein zurückkehrender Mekka-Pilger, wird auch noch oben untergebracht. Ich protestiere zwar, es ist gegen die Vereinbarung, aber schließlich sind wir machtlos. Der neue Begleiter fängt gleich an, seine Kürbiskerne zu knacken. Ich muß mithalten, das erfordert die Höflichkeit. Das Rütteln und Schütteln ist etwas erträglicher geworden, seit wir die „Straße" verlassen haben und uns wieder selbst den Weg durch die Wüste suchen. Es wird Abend, da tauchen vor uns einige Wagen auf. Sie halten vor einer Senke, aus der es silbrig glitzert. Wir stoppen bei ihnen, steigen auch aus. Nun erfahren wir den Grund dieses Halts. Im Süden haben starke Regenfälle eingesetzt. Die Senke vor uns ist ein Wadi, ein Flußbett, das eigentlich in dieser Jahreszeit trocken sein müßte. Aber durch die unerwarteten Regenfälle hat es sich mit Wasser gefüllt. Und so trocken und hart sonst die Wüste erscheint, wenn Regen fällt, wird sie zum unergründlichen Schlammsee. Einige hundert Meter nördlich von uns steckt ein Personenwagen bis über die Räder im Schlamm. Niemand kann ihm helfen. Bei dem Versuch, trotz des Wassers das Wadi zu durchqueren, war er stecken geblieben. Jetzt sinkt er langsam tiefer und tiefer. Das war für die später ankommenden Wagen eine Warnung. Sie haben gar nicht erst den Versuch der Durchquerung gemacht, sondern hielten sich am Rande, um das Verlaufen des Wassers abzuwarten. Nun stehen auch wir neben ihnen.

Die Sonne ist im Untergehen. Neben uns steht eine ganze Reihe von Autobussen, die alle am Morgen Damaskus verlassen hatten. Sie sind überladen mit zurückkehrenden Mekkapilgern. Kein Europäer ist unter ihnen. Rund um uns ist die endlose Wüste, vor uns rechts und links das glitzernde Band des Wassers, das sich am Horizont verliert. Scheinbar reglos liegt es da, ein tückischer Sumpf. Bei den andern Wagen rufen die Vorbeter zum Gebet. Die Gläubigen breiten ihre Teppiche aus, knien nieder, beten. Dann wird es schnell dunkel. Ein kühler Wind kommt auf.

Wir versuchen, uns auf dem kleinen Spirituskocher, der uns stets begleitet, um unsern Trinkwasserbedarf abzukochen, etwas Tee zu kochen. Hartspiritus haben wir, etwas Pfefferminztee findet sich auch noch. Nur der Zucker fehlt. Auch der Fahrer hat nur noch einen kleinen Rest. Es bleibt uns die Wahl, ob wir ihn heute abend oder morgen früh haben wollen; denn er reicht nur noch für einmal. So heben wir ihn lieber auf und trinken diesmal unsern Tee ohne Zucker. Das Wasser haben wir uns aus dem Reservewassertank des Autos genommen. Als Abendmahlzeit bekommt jeder von uns beiden vier Kekse. Dann kriechen wir frierend wieder auf den Wagen und wickeln uns in Decken und Mäntel.

Um vier Uhr früh, die ersten Dämmerstreifen kommen gerade über den Horizont, beginnt ein anhaltendes Hupkonzert. Was ist jetzt wieder los? Wir fahren hoch, steigen heraus, aber unser Fahrer beruhigt uns: es ist nur der den Verhältnissen angepaßte Weckruf für die Beter. Schon setzen auch die langgezogenen Klagerufe der Vorbeter ein; die Pilger gehen hinaus in die Ebene, knien nieder und beten. Wir stehen neben unserm Lastwagen und frösteln. Noch immer weht der eisige Nachtwind. Das Wasser hat sich etwas verlaufen. Den Spirituskocher werden wir bei diesem Wind nicht anzünden können. So schließen wir uns der Kochgemeinschaft unserer Fahrtgenossen an. Sie spannen eine Decke vor den Kühler, um den Wind abzuhalten. Dann wird unter dem Schutz aller Mäntel aus mitgebrachten Holzspänen ein Feuerchen gemacht und vor allem sorgsam gehütet. Ein verbeulter Teekessel gehört zum Inventar des Wagens. Wieder muß der Wassertank des Wagens herhalten. Dann bekommen auch wir unser Schüsselchen heißes Wasser ab. Tee haben wir ja selbst. Zum Frühstück gibt es nur noch zwei Kekse pro Person. Auch bei unsern Fahrtgenossen scheinen die Vorräte knapp zu werden.

Alles wartet auf die Sonne, die das Wasser wegtrocknen soll. Aber kaum hat sie zwei Stunden geschienen und ihre Pflicht getan, ziehen sich schon wieder Wolken zusammen. Unverkennbare Regenwolken. Die Fahrer werden unruhig. Es gibt jetzt nur ein Entweder — Oder. Durch den Sumpf, ehe neuer Regen fällt,

oder zurück. Nach Rubath sind noch über hundert Kilometer. Und dann: wir können ja nicht zurück. Die Lage beginnt unangenehm zu werden. Essen haben wir keins mehr; das Trinkwasser ist bald zu Ende. Vor uns der Sumpf, hinter uns das verbotene Land und um uns herum etliche Dutzend finster blickender Pilger, die vielleicht die Anwesenheit der Ungläubigen für diese Strafe Allahs verantwortlich machen. Die Fahrer der Wagen halten Kriegsrat; dann fährt einer mit dem leeren Wagen zurück, nimmt Anlauf und rast in den Sumpf. Das anfeuernde Schreien und Heulen der Menge begleitet ihn. Die Räder mahlen im Schlamm, das Wasser schlägt über dem Verdeck zusammen; aber er schafft es, erreicht das andere Ufer. Das gibt den andern Mut. Zwei weitere jagen heran, eine Wasserflut verschlingt sie; sie schwanken nach rechts, nach links und — stehen. Stehen mitten im Sumpf. Noch geben es die andern nicht auf. Ein dritter versucht's, ein vierter, alle bleiben stecken. Jeder Versuch, die Wagen wieder in Gang zu bringen, scheitert. Die Motoren dieser meist ziemlich alten Omnibusse erweisen sich als zu schwach. Unser Fahrer hatte sich bis jetzt an den Versuchen nicht beteiligt. Schließlich ist ein intakter Wagen auf festem Grund immer noch besser dran als einer, der im Sumpf festsitzt. Umsomehr, als das Wasser unzweideutig wieder im Steigen begriffen ist. Ich frage den Fahrer, was er tun will. Er zuckt die Achsel: warten! Vielleicht bis morgen, vielleicht bis übermorgen, insch'allah! Wie Gott will! Aber wir können doch nicht hier sitzen, ohne Essen, bald auch ohne Wasser! Er sieht mich verständnislos an. Hier lerne ich verstehen, warum der Mohammedaner an das Kismet, an das unabänderliche Schicksal glaubt. Mohammed war ein Sohn der Wüste. Sie lehrt ihre Kinder, daß alle Menschenmacht eitel ist, wenn die Natur, wenn Gott gegen sie ist. Was wissen wir in Europa von den würgenden Griffen eines Sandsturms, von den Qualen des Durstes unter einer glühenden Sonne, von Gefahren wie Fliegen, Spinnen, Skorpionen, von Typhus, Malaria, Pocken oder der hinterhältigen Bagdadbeule? Hier muß ja der Mensch zum Fatalisten werden. —

Wir stehen und warten. Die Fahrgäste der im Schlamm festgefahrenen Wagen sind inzwischen von ihren Fahrern zur Arbeitsleistung herangeholt worden. Sie sollen die Wagen durch den Schlamm schieben. Wer sich weigert, dem wird angedroht, daß er nicht weiter mitgenommen wird. Stunde um Stunde vergeht. Noch hat kein weiterer Wagen das andere Ufer erreicht. Wir lehnen an unserm Wagen, machtlos. Da taucht am Horizont hinter uns ein neuer Wagen auf. Auch die andern haben ihn gesehen. Eine Bewegung geht durch die Fahrer: „Ein Nairn", rufen sie. Es muß eines der Postautos sein, die die Nairn-Comp. zwischen Damaskus und Bagdad laufen läßt. Der graue, schwere Sechsradwagen kommt schnell auf uns zu. Er hält. Ihm entsteigt ein englischer Fahrer. Begrüßung, Schilderung der Lage sind eins. Selbstverständlich, er wird uns mitnehmen. Keine Frage, wie er denn durch den Sumpf will. Man sieht es dem Fahrer und dem Wagen an: die schaffen es schon. Der Engländer geht systematisch vor. Er zieht sich lange Gummistiefel an und durchwatet mehrmals den Sumpf. Seine Beifahrer — jeder Wüstenwagen muß mindestens einen Beifahrer zur Ablösung mitnehmen — markieren verschiedene Stellen. Endlich hat er eine Stelle gefunden, die ihm fest genug erscheint. Sie wird gekennzeichnet und wir machen uns parat. Unser Gepäck haben wir inzwischen schon umgeladen, den alten Fahrer entlohnt. Eine Bitte haben wir noch an unsern neuen Fahrer: „Haben Sie etwas zu essen?" Natürlich, es gibt Weißbrot, Käse, Obst. Auch frisches, eisgekühltes Trinkwasser. Für uns Wunderdinge. Dann startet der Wagen in den Sumpf. Alle andern Fahrer haben sich versammelt, alles sieht erwartungsvoll auf den Nairn. Ohne Anlauf, aber mit der ganzen Kraft seiner Maschine mahlt sich der schwere Wagen durch den Schlamm. Zehn Meter, zwanzig, dann vierzig, noch einmal ein Hindernis. Er setzt den Wagen zurück, zieht hinüber. Dann sind wir drüben! Die Araber, die uns nachgewatet sind, umjubeln Wagen und Fahrer. Der Engländer ist der Held des Tages. Er nimmt jetzt seine langen Stahlschleppseile und zieht einen der Wagen nach dem andern aus dem Sumpf. Das ist für die restlichen das Signal, bedenkenlos ebenfalls in das Wasser hinein-

zufahren. Zwar kommt auch jetzt noch keiner mit eigener Motorkraft durch, aber der Nairn zieht sie doch alle heraus. Auch unser Lastwagen kommt auf diese Weise herüber; aber wir sind doch froh, daß wir im Nairn sitzen und das fürchterliche Schütteln ein Ende hat. In den bequemen Armstühlen, die wir jetzt beziehen können, merkt man fast nichts mehr von Erschütterungen der Fahrt. Das Brummen des starken Motors ist für uns zur Melodie geworden. Nur weiter, nur fort!

Noch einmal kreuzen mir ein Wadi, aber es führt kein Wasser. Mit einigen untergelegten Steinen schaffen wir es. Am späten Nachmittag erreichen wir Rutbah. Im Rasthaus des Forts gibt es das erste warme Essen seit drei Tagen. Wir können uns waschen, können essen und trinken, was wir wollen. Ich führe ein drahtloses Gespräch mit Bagdad. Dann geht es weiter. Von neuem in die Wüste. Manchmal kommen wir an seltsamen Wegweisern vorbei. Einmal ist es ein ausgebranntes Auto, ein andermal ein Kamelgerippe. Der dauernde Staubwind der letzten Tage verwandelt sich inzwischen immer mehr in einen regelrechten Sandsturm. Das Sonnenlicht ist gelb geworden. Wir fahren durch einen Nebel. Rätselhaft, woran die Fahrer den richtigen Weg erkennen. Spuren gibt es im Sturm überhaupt keine mehr. In einigen Metern Entfernung verschwimmt alles in dem gelben Nebel. Und doch treffen wir alle zwei Kilometer auf einen der schwarz-weißen Pfähle, die den Wüstenweg markieren. Schließlich kommt zu dem Sandsturm noch ein Gewitter, das uns mit einem Hagelschauer überschüttet. Die erbsengroßen Eisstücke prasseln gegen unsere Fenster. Die Fahrer lösen sich ab. Es ist wieder einmal Nacht geworden. In unsern Ohren ist nur noch das monotone Brummen des Motors. Um ein Uhr nachts erreichen wir Ramadi, wo drei Tage vorher unser Hausvater seine Datteln verzollen mußte. Wie weit das zurückliegt und wie recht doch der Alte hatte, als er seine Ration „für alle Fälle" bemaß! Hätten wir es nur auch getan. —

Der Wagen hält vor dem Rasthaus in Ramadi. Wir müssen hier auf den Morgen warten. Als wir aus den Wagen steigen, taumeln wir wie betrunken. Immer noch dröhnt in unsern Köpfen

der Motor, obwohl wir längst in den Betten liegen. Alles scheint leicht in Bewegung; wir können trotz unserer Müdigkeit nicht einschlafen. Um sechs Uhr früh sitzen wir wieder im Wagen. Noch einmal taucht ein Hindernis auf: durch die Regenfälle ist auch der Euphrat über seine Ufer getreten und hat die Straße überschwemmt. Wir müssen noch einmal einen Bogen durch die Wüste machen; dann erreichen wir die Brücke und können gerade noch auf dem erhöhten Damm durch das Überschwemmungsgebiet kommen. Noch einmal sind zwei Stunden Wüstenfahrt zwischen den beiden Strömen zu überwinden. Dann tauchen vor uns die ersten Palmengruppen des Tigris auf. Dörfer werden durchfahren, aus dem Wüstenweg ist wieder eine Straße geworden und jetzt sogar eine Asphaltstraße. Vor uns liegt der Flughafen von Bagdad. Wie froh waren wir vor drei Tagen gewesen, dieses langweilige Bagdad hinter uns lassen zu können. Dieses ewig gleiche Hotelessen nicht mehr zu bekommen: Hammel und Erbsen, Huhn und Erbsen ..... Und jetzt? Es ist wie ein Märchenland! Richtige Betten gibt es wieder, nebenan im Badezimmer läuft warmes Wasser, wann wir es nur wollen. Und gutes warmes Essen gibt es ... Komisch, wie so eine Stadt sich in drei Tagen verändern kann. Du wunderbares Bagdad, wie sind wir froh, wieder in deinen Mauern zu sein!

Noch immer brummt uns zwar der Motor in den Köpfen, aber das alles liegt jetzt hinter uns. Der erste Weg führt uns zur Gesandtschaft. Dort weiß man schon alles. Und sogar noch etwas mehr als wir. Der Gesandte lächelt: „Heute morgen kam ein Telegramm aus Beirut, Ihrer Einreise nach Syrien steht nichts mehr im Wege. Es war wahrscheinlich doch nur ein Mißverständnis ...". —

Endlich die Heimfahrt

In den nächsten Tagen saß uns die Wüste doch noch ordentlich in den Gliedern. Obwohl wir möglichst schnell nach Hause wollten, wäre uns doch jeder andere Weg lieber gewesen als der durch die Wüste. Aber schließlich war es das einfachste. Nur sorgten wir

diesmal dafür, daß wir rechtzeitig zwei Plätze im „Großen Nairn" bekamen. Dann rollte wieder das schon vertraute Bild der Wüstenfahrt ab. Aber diesmal erlebten wir es aus den Fenstern des Riesenwagens, zusammen mit dreißig andern Fahrgästen. Fast erschütterungslos jagte der Koloß mit sechzig Stundenkilometern durch das Gelände. Aus dieser sicheren Festung sieht die Wüste harmlos aus, als wäre die Fahrt durch sie ein Spazierweg. Fast zwei Stunden vor den andern Wagen unseres Convoys erreichen wir Rutbah und mit ebensoviel Vorsprung das Grenzfort bei Damaskus. Unser Paßoffizier lächelte und wünschte uns eine gute Reise. Auf einmal schien alles in rosenrotes Licht getaucht. Mit der aufgehenden Sonne erreicht unser riesiger Wüstenwagen eine breite asphaltierte Straße, die zwischen Hunderten von Gärten hindurchführt. Wieder zeigt sich uns Damaskus als wunderbare Oase, umgeben von Wüsten.

Den Ruhetag in Damaskus verbrachten wir zum Großteil im Suk, dem großen Bazar der Stadt. Noch einmal wählten wir zwischen all den tausend kleinen Andenken, an denen besonders der Orient so reich sein kann. Vorher hatten wir pflichtgemäß der Sûreté Générale unsern Besuch abgestattet. Man nahm unsere Anwesenheit freundlichst zur Kenntnis, erkundigte sich höflich nach unsern weitern Reiseplänen und entließ uns. Ganz traute man uns allerdings doch nicht; denn solange wir uns in Damaskus aufhielten, folgte uns — so gut er konnte — stets ein treuer „Schatten". Sein Amt war ziemlich beschwerlich; denn wir fuhren meist mit Pferdedroschken, und er lief — sei es aus Geiz, sei es infolge beschränkter Etatmittel — dauernd hinterher. Am meisten bestürzt schien er, als wir am nächsten Morgen ziemlich unerwartet unser Gepäck in einem Auto verstauten und ihm in Richtung Beirut davonfuhren. —

Vor Monaten waren wir diese Strecke schon einmal in umgekehrter Richtung entlanggefahren. Diesmal hat der Frühling seinen Einzug gehalten und alles, was sonst in bräunlicher Dürre sich verschließen mochte, zum Grünen und Blühen gebracht. So fahren wir im Tal des Barada wie durch einen einzigen blühenden Garten. Selbst die sonst von der Sonne kahlgebrannten steilen

Hänge rings um die Stadt tragen jetzt nach dem erfrischenden Winterregen ein hellgrünes Kleid. Weit hinauf ins Gebirge begleiten uns zu beiden Seiten der Straße die jungen Bäume und ihre Wärter, die sie täglich begießen und betreuen. Das muß solange geschehen, bis ihre Wurzeln in den wasserreicheren Grund eingedrungen sind. Zu unserer Linken grüßt der ewige Schnee des Hermongebirges herüber. Die Straße windet sich durch einige steile Schluchten; dann geht es wieder abwärts, der Bekaa-Ebene zu. In der Mitte des Tales, etwa zwei Kilometer von der Straße entfernt, liegt ein regelmäßiger Hügel. Er ist das Ziel tausender Bauern aus der weiten Umgebung. Einer der Besucher erzählt uns, daß man dort auf dem Hügel eben das Frühlingsfest mit Reiterspielen feiert.

Wieder steigt die Straße in jähen Kurven aufwärts. Zwischen uns und dem Mittelmeer liegt noch das hohe Libanon-Gebirge. Diesmal ist kein Schneeschuhläufer zu sehen. Aber Gruppen von Arbeitern schaufeln den Schnee, den die schon stark strahlende Sonne übriggelassen hat, auf Wagen und fahren ihn zu einem Steinhaus, wo sie ihn durch eine Dachluke ins Innere des Hauses schaufeln. Ich sehe mir diesen Schneekeller genauer an. Ein großes Steinhaus, das schräg an den Berghang gebaut ist. Ein kleiner Eingang führt seitlich in das Innere, das aus einem einzigen, großen Gewölbe besteht und nach oben in die bewußte schmale Dachluke endigt. Andere Türen oder Fenster sind nicht zu finden. Durch die Dachluke wird dauernd der Schnee hereingeschüttet und hier unten von Arbeitern gleichmäßig über den Boden verteilt. Dieser riesige Schneekeller beliefert dann im Sommer das glutheiße Beirut mit Schnee, der als Kühlmittel Verwendung findet und billiger ist als das künstliche Eis.

Jenseits des Passes durchfahren wir wieder in Fruchtbarkeit schwelgendes Land. An den Hängen ziehen sich ungezählte Terrassen entlang; dazwischen liegen die frischgrünen Pinienhaine und die Gärten mit Maulbeerkulturen. Zwar leidet die alte Seidenindustrie des Libanon schwer unter der siegreich vordringenden Kunstseide, aber ganz ließ sie sich doch nicht zum Erliegen bringen.

Im Einschnitt zwischen zwei Bergen taucht jetzt zum erstenmal wieder das blaue Mittelmeer auf. Dann trennt es ein weißer Brandungsstreifen von dem roten Strand, den wieder Beirut, die Metropole des östlichen Mittelmeers, in zwei Teile teilt. Bald breitet sich unter uns im Sonnenglast die Stadt aus. In tausend Kurven rollen wir talabwärts, immer den Blick auf Strand und Meer unter uns. Eine Kaserne flitzt vorbei, Straßenbahnen kommen uns entgegen; wir sind in Beirut.

Der Kreis hat sich geschlossen; unsere Rundreise hat hier ihr Ende gefunden. Morgen führt uns der Dampfer wieder westwärts, fort von Asien mit seinen großen und kleinen Rätseln, seinen alten Überlieferungen und seinem Tasten in eine neue Zeit.

INHALTSVERZEICHNIS

Erster Teil

Zweiter Teil

Dritter Teil

L. v. Mildenstein   Rings um das brennende Land am Jordan